Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.)

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б)

№ 225 (6471) | 16 августа 1935 г., пятница | ЦЕНА 10 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Транспорт перед новыми задачами

Гигантская организационная машина железнодорожного транспорта все больше и больше приводится в порядок. Работа по оздоровлению железных дорог является предметом пристального внимания всей партии, всей страны. Мы следим за каждым шагом перестройки транспорта не только потому, что его роль для социалистического строительства огромна, но и потому, что в его успехах мы видим практическое осуществление большевистской организационной политики, в высшей степени поучительное для многих отраслей народного хозяйства.

Сегодня «Правда» публикует речь народного комиссара путей сообщения тов. Л. М. Кагановича на совещании работников железнодорожного транспорта, посвященную задачам дальнейшего под'ема железных дорог. Глубокое понимание практики и особенностей железнодорожной работы сочетается в этой речи с освещением принципиальных задач, которые стоят перед транспортом на пути превращения его в образцовую отрасль социалистического хозяйства.

«На первом этапе нашей работы мы сосредоточились преимущественно на организационных мероприятиях, на ликвидации вопиющих и очевидных недостатков, на сплочении коллектива железнодорожников, в первую очередь командного и политического состава, на под'еме соревнования и ударничества, на разоблачении косности, неграмотности, антигосударственной практики и лжетеоретических высказываний горе-теоретиков. Теперь мы переходим во второй класс, где требования пред'являются большие, посложнее и потруднее. Поэтому, продолжая с таким же напряжением работу, указанную выше, мы должны сейчас особое ударение сделать на проведении ряда хозяйственных технических мероприятий по всем отраслям ж.-д. хозяйства, и в первую очередь по паровозному хозяйству и организации движения поездов, которые должны прочно закрепить и двинуть дальше под'ем нашего транспорта». Таково исходное положение речи тов. Л. М. Кагановича.

Неотложная задача железнодорожного транспорта на данном этапе состоит в том, чтобы ускорить движение поездов. Для этого имеются все материально-технические возможности. В этом заключаются громадные ресурсы для дальнейшего увеличения грузооборота и улучшения пассажирских перевозок. Выполнение указания товарища Сталина — поднять в ближайшее время погрузку до 80 тысяч вагонов в сутки — в огромной степени зависит от ускорения движения поездов. Осуществлению этой задачи и подчинены мероприятия по перестройке паровозного хозяйства и организации движения поездов: переход на строенную езду; замена длинных тяговых плеч (участок пути, обслуживаемый данным депо) более короткими; ликвидация обезлички в ремонте паровозов путем перехода к системе комплексных бригад; организация отделений паровозного хозяйства, которые должны улучшить эксплоатацию паровоза и развязать руки начальникам депо, чтобы они могли целиком сосредоточиться на ремонте паровозов и организации труда паровозных бригад; введение твердого расписания движения не только пассажирских, но и товарных поездов при более высокой, чем до сих пор, норме скорости. Эти мероприятия не являются чем-то случайным, они составляют часть планомерно осуществляемой системы, которая приходит на смену старой железнодорожной неразберихе.

Не секрет, что до самого последнего времени организационная структура железнодорожной работы во многом и очень во многом не отвечала тем принципам, которые были преподаны Центральным Комитетом партии и Советом Народных Комиссаров в решениях о работе транспорта. Достаточно сказать, что еще в 1931 году ЦК и Совнарком предложили отменить обезличку и применить в широком масштабе спаренную и строенную езду на паровозах. Этим была дана железнодорожникам перспектива укрепления спаренной езды с дальнейшим переходом на строенную. Однако в течение трех лет строенная езда не только не осуществлялась в организованном порядке, но даже пресекались попытки отдельных передовых депо осуществить это указание партии и правительства.

Несколько месяцев назад в речи тов. Кагановича об эксплоатационной работе железных дорог и его приказе об обороте вагона была подведена черта под организационной неразберихой в службе эксплоатации, усугублявшейся антигосударственной практикой и лжетеоретическими высказываниями различных горе-ученых, пытавшихся доказать, что транспорт дошел до предела использования своих возможностей. Этой речью и этим приказом было положено начало порядка в службе эксплоатации, который ныне материализован в погрузке за 4 месяца 470 тыс. вагонов сверх плана.

Речь тов. Кагановича о паровозном хозяйстве, его приказ по этому же вопросу кладут конец крупным организационным недостаткам в этой важнейшей отрасли железнодорожного дела и открывают перед транспортниками перспективу новых побед, которые выведут их в передовые ряды строителей социалистического общества.

Лейтмотивом речи тов. Кагановича является мысль, которая им самим сформулирована в словах: «Человек, его труд является решающим в организации всего хозяйства». Каждое мероприятие, проводимое партией и правительством для улучшения работы транспорта, исходит из этого решающего принципа. Не отвлеченные формулы и псевдотеоретические рассусоливания, которыми так долго и так много злоупотребляли на транспорте, а живой человек, его силы, его творческие возможности, его энергия и воля — вот что лежит в основе этих мероприятий. Взять хотя бы такой вопрос, как длина тяговых плеч, — казалось бы, сугубо техническое дело. Однако до сих пор этот вопрос решался неправильно, ибо он решался без учета живых людей. В основу новой системы тяговых участков положена та мысль, чтобы каждая паровозная бригада в свой нормальный рабочий день—за восемь часов—могла начать и закончить определенный производственный цикл, что, несомненно, приведет к большому сбережению сил бригады и резко улучшит использование паровозов.

Организационная перестройка паровозного хозяйства подкрепляется значительным изменением в системе заработной платы паровозников, которая до настоящего времени часто не только не способствовала поднятию производительности труда, а даже толкала отдельных машинистов к сокращению скоростей и простаиванию без дела. Закрепление твердых норм выработки на длительный период и установление прогрессивной системы оплаты за наилучшую по пробегу, по скорости и по безаварийности работу должно создать материальную заинтересованность паровозников в более высокой производительности труда.

Успешный выход транспорта из прорывного положения и его нарастающие успехи об'ясняются тем, что его нынешний руководитель тов. Л. М. Каганович, выдающийся мастер сталинского стиля руководства, сумел сочетать величайшую заботу о людях, о воспитании кадров с осуществлением твердой и четкой организации производственного процесса. «Все решают люди, но мы знаем, что люди самой организацией производственного процесса ставятся в условия необходимости»,— говорит он. Эта прекрасная, глубоко марксистская мысль раскрывает всю механику той системы руководства хозяйством, которая сейчас с очевидным успехом осуществляется на нашем транспорте.

Партия и страна прочтут речь тов. Кагановича с большим удовлетворением достигнутыми успехами и с твердой надеждой на дальнейший под'ем в работе транспорта. Ежемесячный прирост погрузки, который мы наблюдаем, берется не на-ура, а является результатом планомерной большевистской организации всего дела. Железные дороги вступили, по выражению тов. Кагановича, в «эру самого настоящего ленинско-сталинского большевизма». Это порука тому, что великая железнодорожная держава, какой является наш СССР, будет иметь самый лучший, самый организованный во всем мире, работающий как часы железнодорожный транспорт.

ПРЕБЫВАНИЕ ДЕЛЕГАЦИИ КРАСНОЙ АРМИИ В ЧЕХОСЛОВАКИИ

ДРУЖЕСТВЕННЫЙ ПРИЕМ В ПРАГЕ

ПРАГА, 14 августа. (ТАСС). Находящаяся в Праге делегация Красной Армии посетила вчера министерство национальной обороны, где она была принята генеральным инспектором чехословацкой армии генералом Сыровы (министр национальной обороны находится в отпуску).

Вечером министерство национальной обороны устроило банкет в честь советских гостей, на котором присутствовал весь состав делегации совместно с советником полпредства СССР в Праге тов. Тумановым и советским военным атташе тов. Емельяновым-Суриком, а с чехословацкой стороны — генеральный инспектор армии генерал Сыровы, начальник генерального штаба генерал Крейчи и большое число высших офицеров армии и руководящих должностных лиц министерства обороны.

На банкете генерал Сыровы и тов. Шапошников обменялись речами.

* * *

Прибытие делегации Красной Армии вызвало в Праге всеобщий интерес. Ряд газет пользуется этим случаем, чтобы подчеркнуть углубление дружественных отношений между Советским Союзом и Чехословакией.

Орган партии чешских социалистов «Ческе слово», указывая, что это уже второе посещение Чехословакии представителями Красной Армии, заявляет:

«Отношения между нашими армиями становятся все более тесными. Но эти отношения не носят такого характера, который мог бы кому бы то ни было внушать беспокойство, так как обе армии не имеют другого назначения, кроме способствования делу мира в духе нашего договора с Советским Союзом о взаимной помощи.

Мы самым сердечным образом приветствуем прибытие в Прагу представителей армии Советского Союза и в лице их армию, высокий уровень квалификации которой и поразительное техническое оснащение делают ее одной из лучших армий во всем мире и вместе с тем выдающимся инструментом защиты мира.

Советский Союз в течение немногих лет достиг того, что казалось невозможным: он создал почти из ничего армию, завоевывающую к себе уважение как своим качеством, так и своей численностью. Цели нашей армии полностью совпадают с целями армии Советского Союза, точно так же, как и цели внешней политики Советского Союза и Чехословакии.

Эти цели выражены в известном заявлении Сталина о том, что «ни одной пяди чужой земли не хотим. Но и своей земли, ни одного вершка своей земли не отдадим никому».

Социал-демократическая «Право лиду» пишет:

«Нынешние маневры чехословацкой армии имеют особенно большое значение в виду того, что на этих маневрах будут присутствовать представители высшего командного состава армии Советского Союза, которые вместе с представителями генералитетов французской, югославской и румынской армий впервые примут участие также в особых упражнениях, на которые приглашены лишь вышеуказанные гости.

Тем самым Советский Союз вступает в число государств, с которыми мы поддерживаем полные доверия отношения не только в политической, но и в военной области. Нет слов, чтобы с достаточной силой подчеркнуть, какое чрезвычайно большое значение имеет это обстоятельство для обеспечения безопасности и для будущего Чехословакии и насколько это обстоятельство усиливает надежды на сохранение мира у всех честных граждан».

Центральный орган чешской клерикальной партии «Лидове листы» пишет:

«Участие советской делегации в маневрах нынешнего года является естественным следствием договора, заключенного между Чехословакией и Советским Союзом в целях защиты против общего агрессора. Так как, кроме советской делегации, будут участвовать попрежнему также делегации Франции, Румынии и Югославии, то в этом случае мы впервые видим собравшихся вместе союзников мирного фронта — Францию, Малую Антанту и Советский Союз».

Орган легионеров «Народни освобоззены» подчеркивает, что чехословацкие легионеры приветствуют с особой радостью советских гостей, так как подавляющее большинство легионеров желало уже в течение ряда лет установления таких дружественных отношений с Советским Союзом и его армией, какие теперь существуют.

ПРЕДВЫБОРНАЯ КАМПАНИЯ ЛЛОЙД-ДЖОРДЖА

(По телеграфу от специального корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 14 августа. Ллойд-Джордж выступил сегодня на собрании представителей тред-юнионистских и лейбористских кругов. Присутствовали Бен-Тилет, Хикс, Пю и др. Бросалось в глаза отсутствие более видных лидеров лейбористской партии.

Впервые Ллойд-Джордж в своей речи обрушился на «национальное» правительство, которое он назвал «комбинацией реакционеров всех партий». Первым долгом является, по его мнению, освобождение страны от «национального» правительства. Однако одна лейбористская партия не способна разрешить проблемы, стоящие перед страной. Ллойд-Джордж резко критиковал «доктринеров» которые скорее готовы потерпеть поражение по всем правилам, чем итти вперед вопреки своим теориям», и которые «боятся оказаться в одной компании с людьми вроде Ллойд-Джорджа и Мак-Миллана» (левый консервативный член партии).

Речь вызвала самый дружеский отклик, и ее рассматривают как первый официальный шаг Ллойд-Джорджа на пути к сотрудничеству с лейбористами.

«Дейли геральд» высказывается чрезвычайно осторожно о речи Ллойд-Джорджа:

«Совершенно ясно, что отсутствие единства среди тех, кто желает поражения правительства, не может способствовать достижению этой цели. Однако существенно необходимо согласие по конструктивным вопросам. Нам поэтому кажется, что только лейбористская партия может отразить энергичное стремление к планированию».

Брединг.

ВСТРЕЧА ЛАВАЛЬ — АЛОИЗИ

ПАРИЖ, 15 августа. (Соб. корр. «Правды»). Сегодня утром Лаваль принял итальянского делегата Алоизи. Беседа продолжалась 1 час 15 мин. По окончании беседы Лаваль сделал лаконическое заявление, указав, что завтра состоится совещание представителей трех государств, подписавших договор 1906 года.

* * *

По сообщению из Рима, в конце августа в Италии состоятся большие маневры, в которых примут участие до четырех армейских корпусов.

Михайлов.

ВОЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ НА ОСТРОВАХ ДОДЕКАНЕЗ

ЛОНДОН, 14 августа. (ТАСС). По сообщению агентства Рейтер из Афин, на итальянских островах Додеканез об'явлено военное положение. Никому из жителей не разрешают покидать остров.

На островах Родос и Лерос все моторные суда и многие частные дома реквизированы для больных солдат, возвращающихся из Африки. Остров Лерос превращен в крепость.

Вчера на конгрессе Коминтерна

УТРЕННЕЕ ЗАСЕДАНИЕ 15 АВГУСТА

Продолжаются прения по докладу тов. Эрколи. Председательствует тов. Буэно (Куба).

О победах китайской Красной армии, о разгроме ею шестого похода Чан Кай-ши, о движении ее частей на северо-запад говорит тов. Ли Гуан (Китай).

Его речь — это гордая, волнующая поэма о грандиозном «железном потоке», покрывшем неувядаемыми лаврами бойцов китайской Красной армии. И каждая глава этой поэмы вызывает восторженный взрыв рукоплесканий в зале.

Боевой марш главных сил китайской Красной армии начался с прорыва кольца противника в Цзянси в октябре прошлого года. Он закончился историческим соединением главных сил под командованием тт. Чжу Дэ и Мао Цзе-дуна с четвертой армией под командованием тов. Сюй Сян-цяна в уезде Тянь-Цюань, Сычуаньской провинции, 16 июня с. г.

На 3.000 километров растянулся этот марш. Армия шла по узким, извилистым тропам, по труднопроходимым дорогам. Она пересекла высокие горные цепи, сотни гор и хребтов. Среди них хребет Гун-Ка-эр— около 7.000 метров над уровнем моря. Она переправилась через большие реки. Непрерывные сражения. В походе участвовали десятки тысяч жителей старого центрального советского района, не захотевших стать жертвой расправ Чан Кай-ши. Шли старики и старухи, беременные женщины, дети. Они тащили на себе орудия, несли снаряды и патроны, продовольствие, домашнюю утварь.

Германский генерал Сект и другие империалистские военные советники чанкайшистов делали главный упор на уничтожение живых сил китайской Красной армии. Эти планы провалились. Противник понес колоссальные потери. Разбито свыше ста неприятельских полков. Трофеи Красной армии — 80.000 винтовок, свыше тысячи пулеметов, орудия.

И главное, — заявляет тов. Ли Гуан, — численный состав Красной армии вырос, он доведен до 500 тысяч бойцов. Территория советских районов намного расширилась, равно как и районы партизанского движения. Создана новая, значительно более благоприятная стратегическая база. Раньше враг окружал нас, теперь на некоторых фронтах он окружен нами. Инициатива — в наших руках.

Тов. Ли Гуан заявляет, что призыв компартии Китая к созданию правительства национальной обороны встречает самый горячий отклик в китайской Красной армии.

Следующим выступает тов. Батиста (Италия). Он говорит о лихорадочных приготовлениях итальянского фашизма к войне с Абиссинией. Вся Италия фактически находится на военном положении. Подготовке к походу в Северную Африку подчинена вся экономика страны. Фашистская шовинистическая демагогия пытается окружить эту колониальную войну «национальным» ореолом. Компартия Италии разоблачает эту демагогию, раз'ясняет массам империалистский характер готовящегося нападения на Абиссинию и мобилизует рабочих и трудящихся для отпора фашистским военным планам.

* * *

Тактика коммунистов в отношении борьбы за мир, против военной угрозы определяется конкретными условиями обстановки в той или другой стране. Именно об этом говорит тов. Шверма — представитель компартии Чехословакии, выступающий первым после перерыва.

Тов. Шверма об'ясняет, какие причины привели к изменению внешней политики Чехословакии, самостоятельности которой угрожает фашистская Германия. Чехословакия установила нормальные отношения с Советским Союзом и подписала с ним пакт о взаимопомощи, ибо теперь, когда новый передел мира и вопрос о независимости малых наций и государств стал в порядке дня, стало особенно ясным, что только Советский Союз является подлинным оплотом мира.

Как же должны трудящиеся массы Чехословакии при теперешней ситуации бороться за мир, против фашизма?

Прежде всего они должны всеми силами и средствами бороться за сохранение и углубление дружественных отношений Чехословакии с Советским Союзом, за проведение в жизнь пакта о взаимопомощи между Чехословакией и СССР.

Компартия Чехословакии обратилась к социалистическим партиям с предложением установить единый фронт для борьбы против фашизма, за мир.

Председательствующий тов. Буэно предоставляет слово тов. Максу — представителю мирового комитета борьбы против войны и фашизма. Тов. Макс останавливается главным образом на вопросе об антивоенной и антифашистской пропаганде.

— Не может быть никакого сомнения в том, — заявляет оратор, — что трудящиеся массы во всех странах враждебно настроены против фашистского режима в Германии. Здоровый инстинкт говорит им о том, что германский фашизм является врагом не только германского народа, но и угрожает их существованию, их жизни. Не случайно кампания за единство действий во Франции в 1933 г. проходила под лозунгом борьбы против германского фашизма, под лозунгом борьбы за свободу того человека, который боролся в Лейпциге против фашистской своры, явился инициатором борьбы в Германии против фашизма и является рулевым Коминтерна, — тов. Димитрова. Эти слова оратора покрываются бурными аплодисментами всего зала.

— И не случайно, — продолжает оратор, — дальнейшим этапом единого фронта стала теперь борьба за освобождение тов. Тельмана, вождя коммунистической партии Германии, который является символом интернациональной борьбы против войны и фашизма. Наш призыв к борьбе против фашистской диктатуры, в защиту тов. Тельмана был услышан миллионными массами трудящихся. Его услышали массы интеллигенции во главе с великим французским писателем Анри Барбюсом. (Делегаты устраивают овацию присутствующему в зале французскому писателю).

Чрезвычайно интересные данные сообщает оратор о военной пропаганде германских фашистов, о фашистской агентуре, которая широкой сетью разбросана по всему миру.

Следующий оратор тов. Паннетти (Швейцария) подчеркивает роль, которую играет в подготовке войны швейцарская буржуазия, принадлежащая к числу наиболее упорных врагов Советского Союза и к числу пособников германских фашистов.

В Швейцарии имеются широкие возможности для создания широкого народного фронта для борьбы против войны и фашизма, за защиту мира и демократических свобод, за установление нормальных отношений с Советским Союзом. Характерен в этом отношении проведенный референдум по вопросу о новых военных законах. За военные законы было подано 500 тыс. голосов, против военных законов голосовало 430 тыс. — и это несмотря на сопротивление референдуму со стороны руководства социалистической партии и борьбу буржуазии.

После выступления тов. Юджина (Южная Африка) слово берет тов. Крумин (Прибалтика). Он говорит о происках германского фашизма в этой части Восточной Европы. Подготовка отторжения Мемеля от Литвы проводится совершенно открыто. Это будет началом нападения на всю Прибалтику. Те же экспансионистские устремления характеризуют и политику польского империализма в отношении Прибалтики. Вот почему народы Прибалтики устремляют свои надежды на СССР — единственное государство, осуществляющее политику подлинного мира.

ВЕЧЕРНЕЕ ЗАСЕДАНИЕ 15 АВГУСТА

На вечернем заседании, открытом председательствующим тов. Ферди (компартия Турции), первым выступает тов. Де-Леов (компартия Голландии). Германский фашизм стремится превратить маленькую Голландию в плацдарм для захватнической войны, и влиятельнейшие круги голландской буржуазии ему в этом отношении помогают. Разоблачение и срыв этих преступных планов, помощь германскому пролетариату в его самоотверженной борьбе, помощь трудящимся Индонезии в их освободительной борьбе против колониального гнета—таковы задачи коммунистов Голландии.

С интересной и содержательной речью выступает тов. Нисикава (компартия Японии). Он рассказывает о захватнической войне японского империализма в Китае, о подготовке антисоветской войны. Он говорит о героической борьбе противников империалистических войн, борьбе, возглавляемой коммунистами.

— Трудящиеся Японии,—говорит тов. Нисикава,—любят и уважают трудовой китайский народ; с древних времен наши культуры были тесно связаны. И действия японской военно-фашистской клики, пытающейся превратить японских солдат в палачей свободы китайского народа, вызывают возмущение в широких массах.

Последние слова тов. Нисикава тонут в бурных аплодисментах всего зала; китайская делегация особенно горячо приветствует представителя мужественных японских коммунистов.

О включении миллионных женских масс в единый фронт против фашизма и войны говорит тов. Кирсанова (международный женский секретариат), тепло встреченная конгрессом. Капиталисты расширяют применение женского труда, как наиболее благодарного об'екта самой безудержной эксплоатации. Особенно велика роль женского труда в военных производствах, которые с первого момента войны перейдут почти исключительно на женскую рабочую силу. Наша задача — завоевать женские массы на сторону антифашистского и антивоенного движения.

После небольшого перерыва заседание возобновляется под председательством тов. Окано (компартия Японии). Первым выступает тов. Ким (компартия Кореи), рассказывающий о борьбе рабочих масс в колонии, жестоко эксплоатируемой японским империализмом. Нищета, потрясающее бесправие, национальный гнет, белый террор — вот что получил от японских «благодетелей» корейский народ.

Тов. Голлан (ИККИМ) говорит об огромной области антивоенной работы компартий — о работе среди молодежи. Борьба за мир — это борьба рабочего класса за судьбу молодежи в первую очередь. Необходимо усилить противодействие отравляющему влиянию шовинизма и милитаризма, необходимо неустанно ковать единый фронт молодежи против войны.

Тов. Горасио, представитель компартий Южной и Карaибской Америки, говорит об этих странах, являющихся яблоком раздора между США, Англией, японским и германским империализмом. В центре Латинской Америки уже льется кровь, идет жестокая война между Парагваем и Боливией. Военный ад, голод, эпидемии, сотни тысяч убитых и раненых — все это уже стало уделом трудящихся этих стран. Тов. Горасио говорит о героических поступках коммунистов в Парагвае, беззаветно борющихся против войны.



ГРУППА ОТЛИЧНИКОВ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ (слева направо): тт. П. Г. Дживоев — токарь завода имени Менжинского, А. Ф. Власов — строгальщик завода № 1, М. И. Фадеев — сварщик завода имени Менжинского, В. А. Голубков — токарь завода № 24, Я. И. Тихомиров — старший контрольный мастер завода имени Менжинского, А. Н. Чубарова — револьверщица завода № 1, Г. И. Хрульков — токарь завода № 24 и Т. Ф. Жучков — слесарь завода № 1.

Фото С. Коршунова.

Дальнейший под'ем железнодорожного транспорта и паровозное хозяйство

Речь тов. Л. М. КАГАНОВИЧА на совещании работников железнодорожного транспорта 27 июля 1935 г.

I. ИТОГИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЗА ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА

Совещание начальников дорог и политотделов созывается в этом году второй раз. В апреле мы обсуждали вопросы эксплоатации железных дорог — как нам добиться выполнения плана, поднять погрузку, как улучшить оборот вагона, снизить крушения и аварии. Транспорт тогда резко отставал от всех отраслей народного хозяйства, и наша самокритика была тогда направлена на вскрытие болезней плохо работавших железных дорог и на подтягивание транспорта до выполнения плана.

Нынешнее совещание собирается в обстановке подымающегося в гору транспорта для обсуждения вопросов о том, как поднять паровозное хозяйство и улучшить движение поездов. **Наша самокритика сейчас направлена на то, чтобы обеспечить превращение ж.-д. транспорта уже в ближайшее время в передовую отрасль социалистического хозяйства.**

За 4 месяца, прошедшие со времени апрельского совещания начальников дорог и полоров, транспорт двинулся серьезно вперед. Железные дороги погрузили за эти 4 месяца сверх плана 470 тысяч вагонов, чем полностью покрыли свой долг народному хозяйству страны, составлявший к началу второго квартала 1935 г. 400 тысяч вагонов.

Среднесуточная погрузка увеличилась с 56.101 вагона в феврале до 72.962 вагонов в июле, т. е. на 16.861 вагон. Нечего и говорить, что этим опрокинуты всякие сомнения о возможности выполнения плана погрузки. Сейчас борьба идет за перевыполнение плана и за больший план на 1936 год. Однако есть ряд дорог, которые продолжают еще отставать в погрузке, хотя и они двинулись вперед по сравнению с первыми месяцами этого года. Это, главным образом, дороги Востока.

За истекшие 4 месяца улучшился оборот вагона и снизились простои. Оборот вагона с 8,65 суток в марте ускорился до 6,81 суток в июле, т. е. на 21 проц. Простой транзитного вагона на участковых и сортировочных станциях снизился с 8 часов в апреле до 7 часов в июле, а простой под грузовыми операциями — с 19,5 часа в апреле до 17,2 часа в июле. Однако наряду со станциями, давшими значительное снижение простоев, например, Ленинград-сортировочная Октябрьской, Москва-сортировочная Казанской, Дебальцево Донецкой, Батайск Азово-Черноморской, Одесса-сортировочная Юго-Западной, Чусовская Пермской и т. п., на значительной части сортировочных и обменных станций простои все еще очень велики, а на таких крупных станциях, как Батраки Самаро-Златоустовской, Никитовка Донецкой, Пенза Ряз.-Уральской, Днепропетровск Екатерининской, Основа Южной, Новосибирск Томской, простои даже увеличились за последний месяц.

Уменьшилось во II квартале 1935 г., по сравнению с первым, количество крупных крушений, однако оно все еще велико, в *особенности по крушениям*, происходящим в результате нарушений правил технической эксплоатации.

Острой постановкой на прошлом совещании эксплоатационных вопросов—об ускорении оборота вагонов, о крушениях—мы подняли на борьбу за под'ем ж.-д. транспорта всех честных железнодорожников. Беда многих из них была в том, что они не знали, как подойти к делу, как исправить недостатки. Это неумение организовать дело освящали «теоретические», с позволения сказать, рассуждения о достигнутом якобы «пределе» в использовании подвижного состава наших железных дорог.

Железнодорожный транспорт превзошел «пределы», которые ставились железным дорогам, вагонам, паровозам этими частью грамотными, по антисоветскими, частью малограмотными людьми. Ежесуточная погрузка составляет сейчас 73 тысячи вагонов. Решающую роль в достижении этой цифры сыграло то, что партии удалось высвободить коммунистов и беспартийных железнодорожников из-под влияния этих рассуждений о «пределе», оправдывавших неумение работать.

Освободившись от этих влияний, они показали, на что они способны. Успехами ж.-д. транспорта мы обязаны передовым людям железнодорожного транспорта, в первую очередь лучшей части командного и политического состава, по-большевистски взявшимся за дело, мы обязаны руководству ЦК и товарища Сталина. **(Аплодисменты).** Конечно, одни организационные меры не решают всего дела, необходимо хозяйственно-технически укрепить железнодорожный транспорт. Возьмем например:

1) **Вагонное хозяйство.** Важнейшими вопросами являются — ремонт вагонов и автоторможение. Вагоноремонтная база на ж.-д. транспорте крайне слаба. Ремонт вагонов в значительной части производится кустарно, под открытым небом, как у «холодных сапожников». **(Смех).** Качество ремонта крайне низко. С утверждения ЦК и СНК мы укрепляем производственную базу ремонта вагонов. К 1 января 1936 г. за 5 месяцев должно быть построено 200 вагоноремонтных пунктов для производства текущего ремонта вагонов с отцепкой и без отцепки, стоимостью в 70 млн. рублей. Вагоноремонтные пункты — это предприятия заводского типа, состоящие из вагоносборочных, слесарно-механических мастерских, пропиточной, кладовой запасных частей и материалов. Создание их даст возможность в течение 1935—1936 гг. ликвидировать кустарный ремонт вагона, что будет иметь важнейшее значение для оздоровления вагонного парка.

С автоторможением на ж.-д. транспорте возятся очень долго. Автоторможение даст возможность ускорить оборот вагона, повысить безопасность движения и улучшить в целом работу железных дорог. Введение автоторможения «затормозилось», несмотря на то, что значительная часть вагонов была оборудована автотормозами и пролетными трубками. Сейчас НКПС поставил задачей перевести товарные поезда на полное автоматическое торможение по всей сети железных дорог не позднее 1 ноября 1935 года, и мы эту задачу должны выполнить во что бы то ни стало.

2) **Путевое хозяйство.** Оно сильно запущено, несмотря на его огромную важность для безопасности движения и увеличения скорости продвижения поездов. В области путевого хозяйства мы сейчас уточнили программу ремонтных работ и реконструкции пути на 1935 г., поставив себе задачу — не менее чем наполовину снизить число длительных предупреждений, которые снижают скорость движения поездов из-за плохого состояния пути, и полностью ликвидировать предупреждения на главных путях.

В ремонте пути мы должны добиться большей маневренности. Совершенно недопустимо, например, что на некоторых дорогах возят балласт за 200—300 километров, когда его можно найти под боком. В карьерном хозяйстве была неправильная установка на создание своих карьерных гигантов-предприятий вместо небольших карьеров и даже передвижных установок для щебенки. Путевое хозяйство железных дорог получает в III квартале этого года 400 грузовиков для того, чтобы как следует поставить использование балласта, имеющегося на месте, а не гнать балласт за сотни верст. Нам нужно особое внимание обратить на правильное использование рельсов, чтобы заменять в первую очередь там, где рельсы нуждаются в замене. Нам пришлось произвести некоторое перераспределение рельсов.

Путь — одно из самых слабых наших мест, и мы должны в своей работе этого не забывать.

3) **Строительство,** обеспечивающее нам под'ем всей технической базы на новую ступень, требует от нас сейчас особого напряжения, потому что это сезонные работы. Нельзя упускать летнее время. Успех дела решает хозяйственная организация строительства.

Товарищи! Мы вправе сейчас сказать, что первый этап работы мы прошли неплохо. Мы из него выходим с отметкой удовлетворительно или, как говорят учащиеся, «уд» **(смех),** ну, на ряде дорог даже «хор». **(Смех).** Если поставить здесь на голосование, то, пожалуй, вы-то наверняка проголосуете, что «хор». **(Смех).** Но помнить надо, что полученный «хор» в первом классе не удовлетворяет во втором классе. Если застрять на одном месте, то *«хор» в первом классе может оказаться «неудом» во втором классе.* Если мы не подтянемся и не поднимемся на уровень требований, пред'являемых нам страной во втором классе, то мы можем провалиться на экзамене. Тем более, что и в том, что мы сделали сейчас, есть еще очень много недостатков и неумения.

На первом этапе нашей работы мы сосредоточились преимущественно на организационных мероприятиях, на ликвидации вопиющих и очевидных недостатков, на сплочении коллектива железнодорожников, в первую очередь командного и политического состава, на под'еме соревнования и ударничества, на разоблачении косности, неграмотности, антигосударственной практики и лжетеоретических высказываний горе-теоретиков. Теперь мы переходим во второй класс, где требования пред'являются большие, посложнее и потруднее. Поэтому, продолжая с таким же напряжением работу, указанную выше, мы должны сейчас особое ударение сделать на проведении ряда хозяйственных технических мероприятий по всем отраслям ж.-д. хозяйства и в первую очередь по паровозному хозяйству и организации движения поездов, которые должны прочно закрепить и двинуть дальше под'ем нашего транспорта.

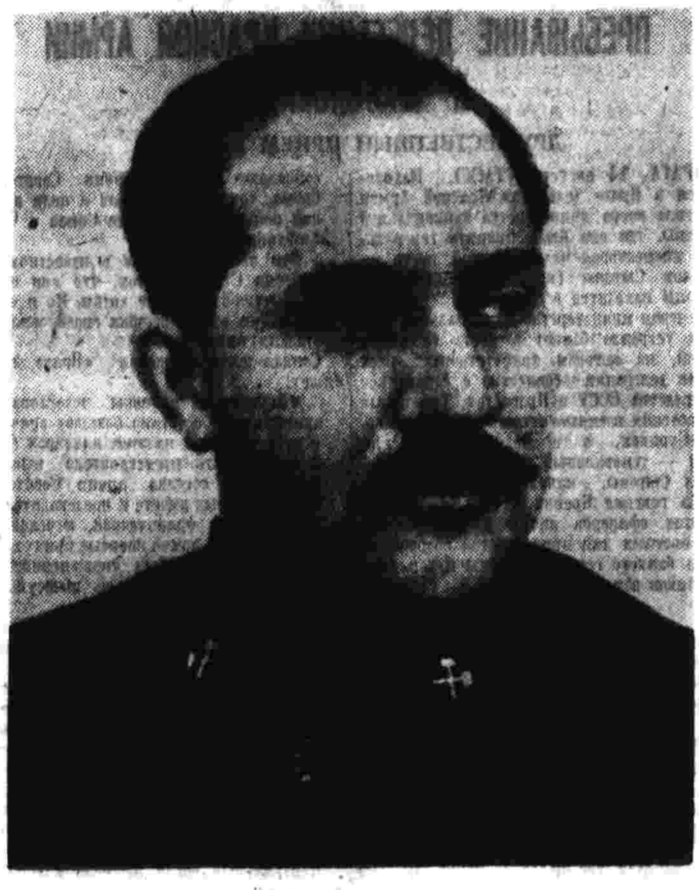
II. ОБ УЛУЧШЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПАРОВОЗОВ

Локомотив—основная двигательная сила железнодорожного транспорта. Если правильно организовать использование паровозов, то это явится могучим рычагом перестройки транспорта, упорядочения всего железнодорожного хозяйства. В плохом использовании паровозов наглядно отражаются все недостатки в организации движения поездов, в организации всей работы железнодорожного транспорта.

Центральный Комитет коммунистической партии и правительство неоднократно давали НКПС совершенно конкретные указания как улучшить работу железнодорожного транспорта и, в частности, использование паровозов. К сожалению, эти указания плохо проводились в жизнь. Еще в январе 1931 года ЦК и Совнарком предложили НКПС отменить обезличку и «применять в широком масштабе спаренную и тройную езду» на паровозах. Переход на спаренную езду буквально спас паровозный парк от разрушения. Но, к сожалению, спаренная езда в ряде депо проводилась плохо, срывалась беспорядочными перекидками машинистов с одного паровоза на другой и отчасти обезличенными подсменами на длинных тяговых плечах.

Своими последующими решениями ЦК партии и правительство дали НКПС ряд директив по улучшению ремонта паровозов, по увеличению количества часов полезной работы паровозов, по восстановлению и организации ряда новых оборотных и основных депо. Но эти указания плохо проводились в жизнь. Если в езде на паровозах обезличке был нанесен удар, то обезличка осталась в ремонте паровозов.

От упорядочения паровозного хозяйства в основном зависит весь дальнейший под'ем железнодорожного транспорта. И так как вопрос об улучшении использования паровозов весьма сложен, так как мы хотим решить его не поверхностно, а глубоко и серьезно, затронув всю сумму вопросов—организационных, хозяйственных и технических,—то мы, по предложению товарища Сталина, созвали настоящее совещание. Мы созвали вас, несмотря на то, что проект приказа у нас был готов, несмотря на то, что мы в НКПС над этими вопросами работаем усиленно уже в течение полутора месяцев, несмотря на то, что мы провели уже ряд совещаний с начальниками московских дорог и с паровозниками Московского узла—с машинистами, с начальниками депо и т. д. Мы решили, с одобрения и с согласия Центрального Комитета партии и правительства, созвать настоящее совещание для того, чтобы здесь, имея опыт всех дорог, решить основные вопросы паровозного хозяйства.



СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И ПРОСТОИ ПАРОВОЗОВ

Паровозы на большинстве наших дорог используются плохо. Они больше стоят, чем ходят, да и ходят крайне медленно. И притом труд паровозных бригад так плохо организован, что при малой по времени работе паровозов применяется большое количество сверхурочных работ.

Техническая — попереговая — скорость движения поездов мала. Несмотря на то, что за последние 3 года наш паровозный парк пополнился свыше чем 2.500 новых паровозов мощных серий «Э» и «ФД», техническая скорость осталась почти на прежнем уровне: 23 километра в час в 1932 году, 22,7 километра в час в I полугодии 1935 года и 23,7 километра в час в июне этого года. Форсировки котлов явно занижены. Машинисты при беседе с ними сами говорят, что ездят на «малом клапане» и имеют большой резерв для того, чтобы перекрывать безобразия службы эксплоатации в части продвижения поездов. Премия за экономию топлива поставлена неправильно. Она толкает отдельных машинистов к сокращению скоростей из-за неправильного, ошибочного противопоставления многими паровозниками скорости движения поездов — экономии топлива.

К нам, в НКПС, поступает много писем машинистов, описывающих безобразные задержки их в пути. И, несмотря на эти задержки, лучшие машинисты ухитряются приводить поезда раньше срока за счет увеличения технической скорости. Совершенно очевидно, что технические скорости установлены неправильно, с большим резервом.

Вот, например, что рассказывает машинист депо им. Ильича Моск.-Белорусско-Балтийской железной дороги тов. **Полянский:**

«12 июля я выехал с паровозом под поезд № 761. Поезд был маршрутный и шел на Можайск. Подал я паровоз к контрольному посту за 30 минут до отхода поезда, но вагоны были составлены плохо, долго маневрировал на станции. Все-таки поезд был отправлен по расписанию — в 12 час. 15 мин.

Первое «приключение» произошло на 6-м км. Там работали ремонтные рабочие — чинили путь. Они ушли и оставили около рельсов и между рельсами старые шпалы. И вот цилиндропродувательный кран паровоза был обломан о шпалы. Я задержал поезд на 8 минут и произвел ремонт. Хорошо еще, что не обломалась вся сторона — 4 крана. Если бы это случилось, пришлось бы вызывать резервный паровоз.

Опоздание я нагнал и на ст. Кунцево прибыл во-время — в 12 ч. 42 м. Там полагается стоянка 17 мин. Надо было прицепить платформы. Я прицепил. Но оказалось, что борты у платформ не были закрыты. Поезд задержали на 1 ч. 02 м. Дежурный по станции метался во все стороны, «мобилизовывал» народ, чтобы закрывать борты платформ. А вот, чтобы во-время осмотреть платформы и приготовить их к прицепке, — тут его не было.

Я нагнал и это опоздание и в Можайск прибыл во-время. Это значит, что если бы я ехал без задержек, я смог бы привести маршрутный поезд из Москвы в Можайск на час раньше расписания. Значит, маршрутные поезда можно вести гораздо быстрее.

Но вот я выезжаю обратно из Можайска в Москву. Следую с поездом № 770. По расписанию он должен отправиться в 23 ч. 50 м., но он отправляется в 0 ч. 05 м. Опять задержка из-за неподготовленности состава. В Кубинку я прибыл во-время **(опоздание опять нагнал),** но там меня задержали на 9 минут. Удаляли поезд № 626, который опаздывал. На ст. Голицыно, где удаляли этот же поезд, меня задержали на 3 мин. Станцию Одинцово я должен был проехать без остановки, но мне приказали остановиться и отцепить несколько вагонов. Задержали так меня на 41 мин.

И задержали меня еще раз — уже у поста Москва. Семафор был закрыт, я простоял 20 минут и все же пришел без опозданий.

Нигде, ни на одной станции, опоздание не записали мне в маршрут. Везде записывали, что поезд прибыл и отправился согласно расписанию — во-время. Выходит, якобы, «все чисто и гладко».

Таких фактов, о которых рассказывает тов. Полянский, очень много по всем депо. Где же здесь «научно-технически» обоснованная нашими профессорами техническая скорость?

Вопрос форсировки котлов—дело специальное, но мы по указанию товарища Сталина учимся у рабочих, у крестьян практике дела. И вот, расспрашивая практиков-паровозников, в первую очередь машинистов, я убедился, что форсировки даются явно заниженными. Во время беседы в *депо Москва-сортировочная* многие машинисты заявляли, что могут дать техническую скорость до 33 километров, другие оспаривали их — говорили, что могут дать 30 километров, это, конечно, зависит от профиля пути, но все соглашались, что техническую скорость можно повысить по сравнению с существующей.

Ясно, что в установлении технических норм сохраняется резерв—запасец на всякий случай для исправления за счет технической скорости плохой работы эксплоатационника, паровозника, путейца, вагонника и т. п. Неаккуратные работники заинтересованы в том, чтобы иметь пониженную норму, потому что избавиться от простоев не так-то легко, а если дадут действительно настоящую техническую скорость, то не будет резерва для нагона.

Голоса. Правильно.

Каганович. Но ведь это, товарищи, никуда не годится. Нельзя же итти по линии наименьшего сопротивления. Вместо того, чтобы дружно налечь, устранить безобразия и максимально использовать паровоз, вместо этого идут по линии наименьшего сопротивления и обосновывают «теоретически» невозможность большей технической скорости. Наши ученые, к сожалению, освящают своими расчетами эти непорядки.

Здесь в нашей среде присутствует ряд ученых. Мы их пригласили как членов нашего коллектива, так уж просьба не обижаться за критику, критикуем их здесь не как чужих, а как своих товарищей по совместной борьбе, как членов единого боевого коллектива железнодорожников. Каждый из нас, если он не хочет отставать от жизни, должен учиться и переучиваться. И не обижайтесь, если мы и вам, тт. ученые, советуем кое-чему переучиваться.

Вам роздана брошюра «Состояние и работа паровозного парка». В ней наглядно показано, как на ряде участков по графику установлена одна техническая скорость, а фактически имеется гораздо большая.

Так, по Северной дороге техническая скорость по 15 решающим участкам с 1 июня установлена 23,8 километра в час, а фактически скорость в мае на этих участках была выше — 24,9 километра в час. На участке Александров—Ясполье графиком установлена техническая скорость 23,2 км, а фактически в мае она достигла 27,2 км.

По Кировской дороге по 8 решающим участкам по графику скорость — 24,6 км, а фактически в мае 25,1 км. По Западной дороге на участке Могилев—Орша скорость установлена 22,9 км, а фактически в мае — 25,6 км. На Южной дороге на участке Курск — Белгород техническая скорость установлена 29,9 км, а фактически в мае было 34.1 км.

На Екатерининской дороге по 29 решающим участкам техническая скорость установлена 23,6 км, а фактически в мае было 25,4 км. По Донецкой дороге по 30 решающим участкам графиком техническая скорость установлена 22,1 км, а фактически в мае было 24 км. И так по многим другим дорогам. Это показывает, что люди стараются и работают лучше, чем по графику-расписанию, но исправить надо такой график, ибо он тормозит дело. Вот почему технические скорости нужно пересмотреть и повысить.

Нужно также пересмотреть и сократить лишние блок-посты и раз'езды. На Екатерининской дороге был проделан интересный опыт: на участке Нижнеднепровск-Узел — Чаплино блок-посты были расположены чрезмерно густо — через каждые 2—4 километра. От этого машинисты вынуждены были замедлять скорость, подходя к блок-посту, и не успевали развивать скорость, как, подходя к следующему блок-посту, опять замедляли скорость. От частых замедлений поезд, как говорят машинисты, «играл, как гармошка», и здесь были чаще разрывы. Тов. Балик ликвидировал 8 постов из имевшихся 14, и в результате техническая скорость на этом участке повысилась с 22 километров в мае до 26 километров во второй половине июня, а количество разрывов поездов сократилось с 85 случаев в мае до 38 случаев в июне. Конечно, и это количество разрывов является недопустимо большим. Но опыт Екатерининской дороги показывает, что пересмотр неправильно расположенных блок-постов, раз'ездов, светофоров может увеличить скорость продвижения поездов с одновременным сокращением количества аварий — разрывов. На опыте Екатерининской видно, что не правы те, которые считают, что сокращение блок-постов ведет якобы к сокращению пропускных способностей.

Мало того, что паровоз двигается крайне медленно. Он находится непосредственно в движении менее 8 часов в сутки, а ⅔ суток простаивает в основных, оборотных депо и на промежуточных станциях.

Простои на промежуточных станциях чрезмерны и без всяких надобностей. При составлении ряда графиков не предусмотрена элементарная организаторская работа — совместить операции по набору воды, чистке топки, контролю букс, техническому осмотру. Простои в ожидании встречных и под обгоном пассажирскими поездами, как правило, не используются для производства в это время всяких технических операций. Остановки на промежуточных станциях необходимо резко сократить, минимум на 30 проц.

Больше половины суток паровоз зря жжет топливо, простаивая в основном или оборотном депо, на контрольных постах и станционных путях в ожидании поездов или чтобы дать отдых паровозным бригадам. Сами передовики-машинисты говорят, что технические операции—экипировка—заправка паровоза — производятся как правило не спеша, «вразвалку» и легко могут быть сжаты во времени.

Конечно, к вопросам сокращения простоев паровозов нельзя подходить легкомысленно, рубить, что называется, «с плеча». Паровоз—сложная машина и требует внимательного и серьезного к себе подхода. Именно поэтому, несмотря на то, что нам многие, в том числе лучшие работники паровозных служб, говорили, что вообще можно добиться 12—13 часов чистого движения паровоза, мы, считая это безусловно правильным, поставили все же для большей подготовки на ближайшее время задачу—**добиться чистого движения паровоза 10 часов в сутки вместо существующих 7,9 часа в сутки.** Для простоев на промежуточных станциях намечается, примерно, по сети 3,5 часа в сутки вместо существующих теперь 3,7 часа.

Сокращение, на первый взгляд,—небольшое. Но надо учесть, что среднесуточный пробег паровоза возрастает на 30—35 проц., следовательно, паровоз будет проходить больше промежуточных станций, и потребуется больше времени для набора воды, чистки топки, контроля букс и технического осмотра, так что с учетом этого обстоятельства сокращение простоев на промежуточных станциях составит 30 проц.

Время стоянок в депо, на контрольных постах, считая также и стоянки в ожидании поездов и при заправке паровоза, мы предполагаем в среднем сократить до 10,5 часа в сутки. Но так как за сутки паровоз должен делать значительно больше оборотов, чем сейчас, то время на технические операции на один эксплоатационный оборот паровоза — экипировку, проход к контрольному посту и обратно, прием и сдачу паровозов — должно сократиться значительно больше.

Наша цель — добиться в конечном счете технической скорости минимум 30—35 километров, коммерческой — 24—26 километров и среднесуточного пробега паровозов 350—450 километров. Но для ближайших месяцев мы ставим себе более скромную практическую задачу — добиться к 1 октября технической скорости 27 километров в час, коммерческой — 19,4 км в час и среднесуточного пробега паровозов — 253 км. Эти задачи вполне реальны и безусловно могут и должны быть выполнены, если паровозники, и в первую очередь командиры железнодорожного транспорта, возьмутся за работу по-настоящему.

Мы установим средние нормы времени на технические операции, нормы технической и коммерческой скорости и среднесуточного пробега паровозов по сети в целом и по дорогам. Но нужно проделать кропотливую, обстоятельную работу по установлению конкретных норм по каждому депо, по каждому тяговому плечу в отдельности. Нужно критически проанализировать существующую практику, устранить ненужные простои, совместить во времени работы, которые могут производиться одновременно, провести простейшую рационализацию, простейшую механизацию при наборе топлива, при очистке шлака и т. п. Нельзя дальше так экипировать — заправлять — паровоз, как крестьянин «экипирует» свою телегу. Нужно понять, что проведение самой элементарной организаторской работы даст значительное сокращение простоев в депо. Следует только перестроить мозги людей, чтобы было уважение *ко времени*, чтобы была борьба против бесконечных часов непроизводительных простоев — за часы, за минуты производительной работы.

Здесь, на совещании, выступал машинист тов. Кучин, который сказал, что сейчас нужна будет четкость в работе, что нельзя разбазаривать часы. Это совершенно правильно. К сожалению, у нас на железнодорожном транспорте еще не знают цену времени. Отсюда медлительность в темпах работы, отсюда большое количество сверхурочных работ, отсюда неуважение к расписанию поездов не только товарных, но и пассажирских.

О КОРОТКИХ ТЯГОВЫХ ПЛЕЧАХ

Вопрос о разукрупнении длинных тяговых плеч, т. е. расстояния между основным и оборотным депо, вызвал наибольшие споры на данном совещании. Он тесно связан с вопросом о лучшей организации труда паровозных бригад, а это как раз забывали те, кто возражал против коротких плеч.

Человек, его труд является решающим в организации всего хозяйства. Товарищ Сталин говорит, что «из всех ценных капиталов, имеющихся в мире, самым ценным и самым решающим капиталом являются люди, кадры». Ведь человек создает все *материальные ценности.* Как же можно подходить к вопросам использования паровозов и выбора системы тяговых плеч без учета основного — труда паровозных бригад. Ведь паровоз сам работать не может, его приводят в движение, его ведут живые люди. От их самочувствия, от их организованности, от их производительности, в конечном счете, зависит и эффективность работы паровоза.

Для правильной организации труда паровозных бригад надо было бы дать такую длину тягового плеча, чтобы одна паровозная бригада могла сделать поездку в оба конца в свой нормальный рабочий день — за 8 часов. При участковой скорости 20—25 километров в час длина тягового плеча должна быть примерно 70—80 километров. Такого идеального положения трудно будет добиться по всей сети, но мы должны увеличивать количество таких плеч, иметь по крайней мере наряду с такими плечами такое плечо, где бы непрерывная работа паровозной бригады была не выше 10 часов, и так, чтобы общее количество рабочих часов в месяц не превышало 192 часов, т. е. длину тягового плеча примерно до 90—100 километров. Это, конечно, в среднем по сети. Там, где уже сейчас введены мощные паровозы или благоприятные условия по профилю пути и густоте движения, там длина тягового плеча может быть до 110—120 километров.

Надо ликвидировать такие длинные тяговые плечи, при которых паровозные бригады должны работать бессменно по 12—15 часов. Такие плечи надо разукрупнять, так как они приводят к большому количеству сверхурочных, изнуряют паровозные бригады, ухудшают качество их работы, а следовательно, и использование паровозов.

Здесь приводились соображения об экономической выгоде длинных тяговых плеч. При длинных плечах, мол, более благоприятно соотношение между производительной работой и подсобными операциями: экипировка — заправка паровоза, его прием и сдача продолжаются примерно столько же на рейсе в 70 км, сколько и на рейсе в 150 км. Это правильно, но надо постараться организовать дело так, чтобы эти выгоды сохранить и при коротких плечах путем правильной организации работы. *Например, можно организовать* работу паровоза на два плеча со сменой бригад в пункте основного депо без захода в депо, или организовать работу на коротком плече без захода в оборотное депо — ее можно бы назвать работой «вертушками».

Голос с места. Мы в каширском депо четыре года назад проводили такую езду, и она дала хорошие результаты.

Голос с места. В тульском депо также проводилась эта система, но тов. Фуфрянский ее почему-то отменил.

Каганович. Безусловно, такую систему езды можно практиковать шире.

Некоторые товарищи пытались возражать против перехода на короткие тяговые плечи потому, что в перспективе, с введением более мощных паровозов и повышением технических скоростей, длина тяговых плеч должна увеличиться. Я не думаю противопоставлять их «теории длинных плеч» свою «теорию коротких плеч». Точное определение километров длины — дело практическое и решать его надо не схематически, а подходя конкретно к каждому депо. Понятие о длине тягового плеча, конечно, относительно и тесно связано со скоростью движения поездов. Что для товарного поезда «длинно», то для экспресса — «коротко», и наоборот. Я не буду гадать, какая техническая скорость будет у нас на железных дорогах через 5 лет.

Там, где будут вводить более мощные паровозы, мы сможем увеличить количество оборотов паровоза на коротких пле-

ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ тов. Л. М. КАГАНОВИЧА СМ. на 3-й СТР.

ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

чах. Да никто нам не помешает через несколько лет на том или ином участке закрыть ставшее ненужным оборотное или основное депо и использовать его для других целей. Одно ясно — на ближайшие годы короткие плечи более выгодны с точки зрения правильной организации труда паровозных бригад.

Сейчас у нас по сети, по данным паровозного управления НКПС, из 774 тяговых плеч почти половина — 331 плечо имеют длину менее 100 километров, 202 плеча — от 100 до 125 километров, 166 плеч — от 125 до 150 километров и 75 плеч — свыше 150 километров. Придется, повидимому, разделить плечи длиной свыше 150 километров и часть плеч длиной от 125 до 150 километров. По предварительным наметкам паровозного управления НКПС, надо разделить в 1935—1936 гг. около 130 плеч, из них половину уже в этом году.

Разделение плеч потребует создания поворотных кругов, «треугольников», а в ряде мест оборотных и основных депо. Нужно только подработать тип нашего депо. Его, к сожалению, нет. Необходимо учитывать, что как неправильно станции превращать в отстойники вагонов, так же неправильно и депо превращать в отстойники паровозов.

Если мы наладим как следует ремонт паровозов, то отпадет необходимость в так называемом межпоездном ремонте — паровоз должен ходить исправным от промывки до промывки. Во всяком случае, при правильной организации дела можно свести к минимуму время пребывания паровоза в депо и провести разукрупнение существующих длинных тяговых плеч при самых минимальных затратах.

III. СТРОЕННАЯ ЕЗДА И ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА ПАРОВОЗНЫХ БРИГАД

Почему мы ставим вопрос о переходе со спаренной езды на строенную, т. е. о прикреплении трех бригад к обслуживанию одного паровоза. Паровоз должен работать круглые сутки. Но две паровозные бригады нормально могут работать в сутки только 16 часов. Следовательно, или паровоз должен непроизводительно простаивать 8 часов в сутки в ожидании бригады, зря сжигая топливо, или спаренные бригады должны работать сверхурочно. На практике получалось и то и другое, т. е. и паровоз значительную часть суток простаивал непроизводительно, «отапливая небо» **(смех)**, и паровозные бригады работали сверхурочно. Чтобы добиться большего использования паровоза, на ряде дорог пошли на так называемые «двухсполовинные» бригады, т. е. для обслуживания двух паровозов, кроме двух спаренных, прикрепляли еще пятую бригаду. В некоторых депо уже в настоящее время работают на строенной. Сейчас в среднем по сети на один паровоз приходится 2,4 бригады. Но так как все это проводится стихийно, неорганизованно, то подсменные бригады фактически приводили к обезличке, машинисты работали большое количество часов сверхурочно, а паровоз все же часами простаивал зря.

Допустима ли принципиально строенная езда? Не приведет ли она к обезличке? Я уже цитировал вам постановление Совнаркома и ЦК партии от 15 января 1931 года, в котором прямо говорится о применении в широком масштабе спаренной и тройной езды на паровозах. В 1931 году мы пошли не на строенную, а на спаренную езду между прочим и потому, что у нас нехватало машинистов, порядка в депо было мало, надо было резко ударить по обезличке, господствовавшей тогда на железнодорожном транспорте, да и во всем народном хозяйстве.

Сейчас положение изменилось. Подобрались, подтянулись кадры машинистов. Мы резко критикуем недостатки в организации работы депо, но все же ни в каком сравнении положение дела сейчас не стоит с тем, что было четыре года назад. Депо стали организованнее. Переход на строенную езду позволяет более четко организовать труд паровозных бригад, наносит решительный удар сверхурочным работам.

Спаренная езда сыграла огромную роль, она нам сохранила паровозный парк. Правильно, что мы ввели в свое время спаренную, а не строенную езду потому, что мы были тогда слабы организационно. Теперь мы организационно стали сильнее и можем позволить себе ввести строенную. Таким образом, строенная езда есть вторая ступень, есть результат нашего роста. *Спаренную езду мы вводили как результат слабости, выявившейся в результате обезлички, которая привела к разрушению паровозного парка. Строенную езду мы теперь вводим как результат нашего организационного укрепления, как результат хозяйственного роста и под'ема социалистического транспорта.*

Когда беседуешь с машинистами, большинство из них жалуется на большое количество сверхурочных часов. Некоторые работали порой по 14 часов подряд. Один машинист депо Люблино жаловался мне: ведешь поезд на 15-м часу работы, выкуришь целую пачку папирос, все равно не помогает, глаза слипаются. На прошлом совещании в апреле мы остро поставили вопрос о борьбе со сверхурочными. По одного желания бороться со сверхурочными мало. Нужна система организационных и хозяйственных мероприятий, которые бы сделали сверхурочные работы ненужными и невозможными. Такими мероприятиями являются: во-первых, введение строенной, во-вторых, введение коротких плеч и, в-третьих, улучшение организации труда в депо, установление порядка, при котором машинисты работали бы по заранее составленному плану-наряду, а не так, как сейчас: нужен машинист, за ним посылается вызывальщик, хотя бы машинист только несколько часов назад вернулся из поездки. Переход на строенную езду подводит крепкую базу под борьбу со сверхурочными паровозных бригад.

Когда мы перейдем на строенную, добьемся работы паровоза круглые сутки, мы можем значительную часть паровозов поставить в резерв, потушить. По предварительным подсчетам управления паровозного хозяйства НКПС, около 2 тысяч товарных паровозов можно будет поставить в резерв. Паровозные бригады, освобождающиеся с этих паровозов, мы будем переводить третьими бригадами на паровозы, остающиеся в работе. Один из машинистов должен быть выделен старшим с повышенной оплатой. Это должен быть машинист высшего класса, оправдавший свой высший класс отличной работой и умением по-боевому организовать работу бригад по ускорению оборота паровозов. Нельзя допустить механической перетасовки и раздробления существующих бригад по разным паровозам, перекидки без нужды бригады с одного паровоза на другой, что может привести к обезличке. Нужно тщательно подбирать бригаду к бригаде один к одному, чтобы они дружно сработались. Если вы проведете это дело механически, по-канцелярски — возьмете список, предположим, 60 машинистов, разделите на 3 и на этом будете считать свою работу законченной, — это будет плохо. **Так поступить — значит сорвать все** дело. Надо подойти к каждому машинисту индивидуально, поговорить с ним лично, посоветоваться, позаботиться, чтобы бригады подбирались, чтобы каждая бригада любила свой паровоз, берегла его.

Строенная езда должна стать в ближайшие месяцы наиболее распространенной системой езды на паровозах. На строенную езду можно будет уже в этом году перевести 80—85 проц. всех тяговых плеч.

Политотделы, парторги, партийные и профсоюзные организации депо должны активно помочь начальникам депо в переходе на строенную езду, в правильном комплектовании паровозных бригад.

Мы переходим на строенную не для того, чтобы сохранить существующий низкий среднесуточный пробег паровозов, а чтобы его значительно повысить. Переход на строенную требует, чтобы машинисты были более активными борцами за ускорение оборота паровоза, борцами против безобразий в использовании паровозов. Строенная езда потребует большей четкости в работе депо. В этом ее преимущество. Улучшением работы депо мы хотим обеспечить за паровозными бригадами заработок за работу в нормальное время не ниже заработка, который они имели до настоящего времени со сверхурочными.

Создавая условия нормальной работы паровозных бригад, ликвидируя сверхурочные работы, изнуряющие машинистов, их помощников и кочегаров, мы повышаем зарплату, чтобы обеспечить паровозным бригадам за работу в нормальное время при всех условиях тот заработок, который они имели до настоящего времени вместе со сверхурочными, и дать им возможность заработать больше.

Для этого мы повышаем расчетные ставки и соответственно покилометровые расценки паровозным бригадам. Кроме того, мы повышаем шкалу прогрессивки. Такое повышение заработка не только полностью перекрывает паровозным бригадам за работу в урочное время то, что они получали вместе со сверхурочными, но при хорошей работе дает им повышение заработка. Это обеспечивается повышением прогрессивной оплаты. Мы вводим за переработку нормы в урочное время более повышенную прогрессивную оплату, за переработку нормы в урочное время на 10 проц. намечаем платить по двойным расценкам и свыше 10 проц. — по тройным расценкам, а за переработку в сверхурочное время платить меньше — сохраняем существующую оплату по полуторным расценкам. Такая же повышенная прогрессивная оплата труда вводится и **для кондукторов, смазчиков и составительских бригад.**

Нормы пробега и покилометровые расценки до сих пор изменялись чуть ли не ежемесячно. Это неправильно, так как этим подрывается уверенность у машиниста. **Сейчас мы закрепляем нормы выработки на более длительный период и допускаем изменение их в каждом отдельном случае только с разрешения НКПС.**

Какие нормы выработки взять за основу? Можно было бы взять за основу вновь установленные технические нормы пробега паровозов. Но тогда многие паровозные бригады не смогут заработать по прогрессивке. Чтобы создать уверенные, твердые и реальные нормы и дать машинистам возможность использовать преимущества прогрессивки, **мы берем за основу июньские нормы.** Хорошая паровозная бригада сможет их безусловно перевыполнить в урочное время при новых технических и коммерческих скоростях.

Там, где июньские нормы несоразмерно завышены или занижены, мы предоставляем право начальникам дорог проводить снижение или увеличение июньских норм на 10 проц. в пределах плановых норм пробега, установленных НКПС для дороги в целом на июнь. Этой корректировкой — исправлением июньских норм пробега по отдельным депо — мы хотим избежать ошибок механического подхода к закреплению норм. На местах придется серьезно поработать над упорядочением нормирования в каждом депо.

В депо наплодилось большое количество дробных норм пробега и соответственно по 15—20 расценок на депо. Чуть ли не на каждый номер поезда имеется особая норма пробега и покилометровая расценка. Например, в депо Ильича Моск.-Бел.-Балт. ж. д. на поезд № 884, идущий от Москвы до Можайска 8 часов 48 минут, имеется другая норма пробега, чем на поезд № 772, идущий до Можайска 8 часов 51 минуту. При разнице во времени хода на 3 минуты существует уже другая норма. Разница в покилометровых расценках на каждый вид поезда составляет десятые и сотые доли копеек. Все это запутывает учет заработка машиниста. Машинист никогда точно не знает, выполнил он месячную норму пробега или нет. Лишь в конце месяца конторщики складывают суммы оплат за поездки, сделанные машинистом, и если получится больше, чем расчетная ставка, то считается, что машинист норму перевыполнил, и ему на излишнюю против расчетной суммы начисляется еще половина, как прогрессивка. Совершенно понятно, что нельзя больше терпеть подобного положения. Мы должны упростить подсчет заработка машиниста так, чтобы машинист знал, как он выполняет месячную норму пробега *и сколько он заработал.*

По каждому тяговому плечу нужно установить **две нормы пробега: для прямых** — транзитных — поездов и для сборных поездов. При этом может быть такое положение, что отдельные поезда будут немного более «выгодными», другие менее «выгодными». Начальники депо, с участием партийных и профсоюзных организаций депо, должны в этих случаях так составлять наряды паровозным бригадам, чтобы «выгодные» и «невыгодные» поезда наряжались правильно всем бригадам.

Расчет прогрессивки и переработки норм мы будем производить помесячно, а не за каждую поездку.

Все виды доплат — за классность, простои не по вине паровозных бригад, напр., перерывы в движении из-за аварии на другом паровозе или поезде, дежурства в депо и т. п., — будут оплачиваться в таком же порядке и в таком же размере, как и до настоящего времени. Премия за экономию топлива и смазочных материалов сохраняется в существующих размерах, только будет выплачиваться при условии выполнения заданных технических скоростей.

Мы вводим еще дополнительную ежегодную единовременную награду машинистам в размере месячного заработка за отличную работу без единой аварии в течение года. Эту награду будем выплачивать также *главным и старшим кондукторам*, старшим стрелочникам, башмачникам, составителям, дежурным по станциям, путям и горкам. Чтобы поощрить лучших работников по недопущению аварий в оставшиеся месяцы этого года, мы произведем первую выплату этой награды в январе 1936 года за отличную работу без единой аварии с августа по декабрь этого года включительно. Мы выделяем машиниста, как начальника паровоза, но мы имеем возможность премировать отличившихся помощников машинистов и кочегаров из двухпроцентного премиального фонда.

Надо организовать так, чтобы каждая паровозная бригада ежемесячно получала на руки таблицу, в которой указывается длина тягового плеча в оба конца, затрата времени на поездку, техническая и коммерческая скорость каждого поезда, расценка за километр и за каждую поездку, процент выполнения месячной нормы пробега после каждой поездки.

Самый основной вопрос — точно регламентировать труд паровозных бригад. Идеальным было бы такое положение, если бы паровозная бригада могла сделать оба конца за 8 часов. Тогда паровозные бригады могли бы организовать работу по-заводскому — ежедневно бригада приходит, положим, в 8 часов утра на работу и кончает работу в 4 часа дня, другая бригада начинает работу в 4 часа дня и т. д. Но далеко не всюду можно уложить поездку в оба конца ровно в 8 часов, ибо это зависит от ряда условий движения, которые трудно подогнать так идеально. Предположим, что длительность поездки — 10 часов. Тогда начальник депо должен составить точный месячный график-наряд паровозным бригадам на 192 часа: такой-то бригаде выходить тогда, другой через 10 часов, третьей через 20 часов и т. д. Наряд должен быть составлен так, чтобы в общей сложности каждая бригада имела не более 192 часов работы, т. е. в среднем 8 часов в день на всех дорогах. Что касается нескольких дорог, переведенных на 7 часов, то сами паровозные бригады считают, что по условиям непрерывного труда паровозных и поездных бригад семичасовой рабочий день у них неизбежно срывается и что поэтому лучше установить 8-часовой рабочий день, дающий возможность выполнить производственную задачу и строже бороться за его соблюдение.

На длинных плечах, которые пока нельзя разукрупнить — на дорогах Востока и Средней Азии, в частности, мы вынуждены допустить турную езду, но строенными бригадами, т. е. одна бригада ведет паровоз, другая едет с ней и отдыхает в специально оборудованном вагоне, третья находится дома. Обратно ведет паровоз бригада, ехавшая в вагоне, первая бригада отдыхает в вагоне. Приезжают в основное депо. Первая бригада идет домой, третья бригада ведет паровоз, а вторая опять едет с ней. После второй поездки вторая бригада идет домой и т. д. Конечно, турная езда имеет ряд неудобств, — бригада надолго отрывается от дома. Но все же она лучше, чем турная езда спаренными бригадами, когда машинисты бывают дома только при промывке паровоза.

Мне пришлось провести ряд бесед с машинистами, и них машинисты правильно расценивают все намечаемые мероприятия по улучшению организации труда паровозных бригад и повышению им заработной платы, подчеркивая свою обязанность повысить производительность труда, водить поезда без аварий и без опозданий. «Нам больше дается, с нас больше и спросится», — говорят они.

Крепко подтянуться придется руководству.

Все намеченные мероприятия могут быть сведены на-нет плохим проведением, плохим раз'яснением, и, наоборот, аккуратное, добросовестное их проведение и политическое сплочение армии паровозников превратит паровозное хозяйство в самое передовое и ведущее на железнодорожном транспорте.

IV. О РЕМОНТЕ ПАРОВОЗОВ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ДЕПО

ЛИКВИДИРОВАТЬ ОБЕЗЛИЧКУ В РЕМОНТЕ ПАРОВОЗОВ

Ускорение оборота паровозов, увеличение технических скоростей и среднесуточного пробега требуют коренного улучшения качества ремонта паровозов. Если паровоз будет работать больше, а качество ремонта паровозов останется таким же плохим, то вся экономия времени на сокращении простоев и увеличении скорости движения будет с'едена большим количеством больных паровозов.

Существующее положение с ремонтом паровозов внушает серьезные опасения. В июне больных паровозов по сети было 18,6 проц. против нормы 17 проц. Число больных паровозов увеличилось по сравнению с маем. Особенно неблагополучно на дорогах Средне-Азиатской, Оренбургской, Забайкальской, Закавказской, Октябрьской, Юго-Западной и Самаро-Златоустовской.

Порч паровозов в пути в июне было 1.349, из них с требованием резерва 548 случаев, — больше, чем в апреле и мае. Особенно много случаев порч в пути было на Томской и Забайкальской дорогах.

Недодач паровозов под грузовые поезда в июне было 442 случая, значительно больше, чем в мае и апреле. Почти половина недодач падает на Самаро-Златоустовскую дорогу, затем на Уссурийскую, Южно-Уральскую и Томскую.

Это показывает невнимание на дорогах к качеству ремонта паровозов. Такое положение совершенно нетерпимо, так как грозит срывом всей нашей зимней работы.

В чем основные недостатки организации ремонта в паровозных депо? **В обезличке и кустарщине.** Текущий промывочный ремонт паровозов производится обезличенно разными функциональными бригадами. Никто в целом за ремонт паровоза не несет ответственности. Нельзя найти виновника плохого ремонта. Трудно даже премировать, награждать кого-нибудь за хороший ремонт паровоза. Хорошо ремонтирующая бригада может получать столько же, а иногда и меньше, чем бригада, недобросовестно выполняющая ремонт.

Надо организовать комплексные — об'единенные — бригады по текущему промывочному ремонту, примерно в составе 15—30 чел., к которым и прикрепить определенные группы паровозов. Нужно организовать дело так, чтобы во время промывки проводился весь текущий ремонт, а между промывками паровоз должен ходить бесперебойно, не требуя ремонта. За отличный ремонт мы будем доплачивать бригаде сверх нормальных сдельных расценок по 3—4 коп. за километр пробега, сделанный прикрепленным к ней паровозом. Это составит, примерно, 175—200 руб. в месяц за каждый паровоз, не имевший межпромывочного, т. е. повторного и внепланового ремонта в течение месяца, или по 40—50 р. на рабочего в месяц. Если же из-за плохого качества ремонта произойдет порча паровоза в пути или паровоз потребует межпромывочного — повторного или внепланового ремонта, то комплексная бригада должна лишаться дополнительной премиальной оплаты за пробег, сделанный этим паровозом.

Примерно такую же систему дополнительного покилометрового вознаграждения мы устанавливаем **для осмотрщиков вагонов и рабочих на текущем безотцепочном ремонте вагонов за высокое качество ремонта.** За каждый поездо-километр, пройденный от станции формирования до конца гарантийного участка — примерно 100 километров — без отцепки вагонов и задержек поезда по причинам технической неисправности вагонов будем платить дежурным осмотрщикам и бригаде ремонтных рабочих **сверх нормального заработка от 6 до 8 копеек.** Это даст на одного рабочего около 30—40 рублей в месяц.

Дополнительная премиальная оплата комплексным бригадам должна распределяться соответственно разряду и фактическому сдельному заработку каждого рабочего, входящего в эту бригаду.

В комплексные — об'единенные — бригады не включаются котельщики, которые выделяются в отдельную бригаду во главе с котельным мастером. Для котельной бригады мы сохраняем премию в размере 15 проц. от их месячного заработка, если они в течение всего месяца сдают отремонтированные ими котлы без брака и неполадок. Такую же премию мы сохраняем за теми квалифицированными рабочими депо (токаря, медники, кузнецы), которые не входят в комплексные ремонтные бригады. В отдельных депо можно допустить *для* этих групп рабочих (котельщиков, токарей, медников, кузнецов и др.) выплату им среднего размера премий, выработанных всеми комплексными ремонтными бригадами данного депо за месяц. Нужно надеяться, что такая система работы, ликвидируя обезличку, значительно повысит ответственность за качество ремонта.

Весь успех этой перестройки решают люди, их правильный подбор и обучение. Как и у паровозных бригад, нужно подобрать комплексные ремонтные бригады один к одному, чтобы они работали единым дружным коллективом. Особенное внимание следует уделить персональному подбору освобожденных старших бригадиров. Начальники и парторги депо должны персонально поработать с каждым бригадиром, воспитывать их, повышать квалификацию. Если начальник депо сумеет подобрать крепких бригадиров, он решит основную задачу, потому что хороший бригадир вложит в дело душу и плохо работающего рабочего сделает хорошим. Нужно укреплять кадры ремонтных рабочих, повышать их квалификацию. Депо является основной индустриальной заводской базой железнодорожного транспорта. Депо концентрирует квалифицированные кадры транспорта. Но все же деповский ремонтный рабочий чувствует *себя в депо порой как бы «вторым сортом».* Надо поднять самочувствие ремонтных рабочих, укрепить политическую работу среди них, сколотить крепкий, дружно работающий коллектив. Без этого поднять работу депо и образцово наладить ремонт нельзя.

С запасными частями в паровозных депо дело обстоит даже хуже, чем в сельском хозяйстве. Мне приходилось заниматься запасными частями к тракторам. Тракторный парк тогда находился в полуразваленном состоянии. Усилиями партии мы создали крепкую ремонтную базу тракторов и наладили массовое заводское изготовление запасных частей к ним.

Надо наладить производство наиболее ходовых и дефицитных запасных частей к паровозам не кустарно, а в заводском масштабе, на заводах НКПС и Наркомтяжпрома. Нужно создать неснижаемый запас по таким наиболее ходовым деталям паровозов, как втулки, рессоры, колесные пары с буксами, детали автотормозов, чтобы обеспечить быструю заменяемость изношенных деталей.

Мы уже предварительно вели переговоры с Наркомтяжпромом, чтобы, например, в 1936 году дали нам побольше запасных частей к паровозам. Ведь делают же тракторные заводы не только новые тракторы, но и запасные части к ним. Почему бы не поставить в массовом масштабе производство запасных частей и на паровозостроительных заводах. И тов. Орджоникидзе обещал нам помочь.

Мы должны вывести ремонт паровозов из состояния кустарщины и обезлички и поставить дело организованно, по-заводскому. Когда я говорю — по-заводскому, — это не означает, что надо сразу развернуть грандиозное капитальное строительство, возвести огромные здания, своего рода деповские «магнитострои». Можно и в простом сооружении наладить так дело, чтобы чувствовалась заводская организованность и четкость. Но для этого надо потрудиться как следует и перестроить организацию работы и структуру управления депо.

О РАБОТЕ ДЕПО И ОБ ОТДЕЛЕНИЯХ ПАРОВОЗНОГО ХОЗЯЙСТВА

Основной недостаток в работе начальника паровозного депо — это то, что, с одной стороны, он не чувствует себя полным хозяином депо, а с другой стороны — он перегружен большим количеством разнообразных функций, не дающих ему возможности сосредоточиться на своих основных обязанностях — ремонте и эксплоатации паровозов.

Депо далеко еще не является хозрасчетной единицей, с развернутым промфинпланом и собственными оборотными средствами. Мы в НКПС получаем много писем от начальников депо, в которых они жалуются, что даже в мелочах они зависят от других.

Начальники депо жалуются, что они не имеют права сами даже вставить стекло, починить ворота или канавы, а смотрители зданий от дистанции пути занимаются этими «мелочами» в последнюю очередь. Допустим, что они преувеличивают и что хороший начальник депо сумеет и стекло вставить, и ворота починить и т. д. Но видимо ненормальности в самом положении депо имеются. Начальники депо не имеют оборотных средств. Им предоставили право закупать необходимые материалы — литье, мелкие запасные части, краски и т. п., — а денег на это не отпускают. Деньги, отпускаемые на ремонт зданий, передаются в распоряжение начальника жилищной дистанции, и начальник депо фактически никак на ход ремонта и его качество влиять не может.

Ясно, что такое положение явно ненормально. Нельзя требовать от начальника депо полноты ответственности за порученное ему дело, требовать содержания в порядке депо, если начальник депо не может распорядиться мелочами, если функционалка продолжает его заедать. Нужно пересмотреть систему финансирования депо, чтобы перевести основные депо на хозрасчет, снабдить депо хотя бы минимальными оборотными средствами. Нужно передать паровозным службам все гражданские и технические сооружения депо (деповские здания, конторы, жилища и т. п.). Но, чтобы эта передача в середине года не отразилась на текущей работе, не сорвала бы происходящий ремонт, передачу эту следует произвести с 1936 года.

Таким образом, чтобы начальник депо чувствовал себя полным хозяином порученного ему дела, его функции должны расшириться: хозрасчет, распоряжение оборотными средствами, хозяйственное обслуживание нужд депо (текущий ремонт, очистка, небольшие переделки) и т. д. Но у начальника депо слишком много других, выходящих за пределы депо, разнообразных функций, которые мешают ему выполнять основную работу — руководство ремонтом и эксплоатацией паровозов. Начальник основного депо сейчас, помимо своего депо, занимается оборотным депо, находящимся в 80—100 и даже 150 км от него, а то и несколькими оборотными депо, электростанцией и электрохозяйством, водокачками (а их одних бывает до 10—15 на тяговой участок) и водоснабжением, экипировочными обустройствами, вспомогательными поездами, ОРС с его подсобными хозяйствами, материальным снабжением. Ясно, что ему одному очень трудно справиться с руководством каждой из этих отраслей хозяйства. Поэтому он мечется от одной отрасли к другой, а ремонт депо и организация паровозных бригад страдают от этого. Страдают также и такие важнейшие отрасли паровозного хозяйства, как водоснабжение, электрохозяйство и т. п.

Наши депо по сравнению с 1932—1933 гг. работают несравненно лучше, об этом спору нет. Они, худо ли, хорошо ли, ремонтируют паровозы, обслуживают выросшие перевозки — суточная погрузка поднялась с 56 тыс. вагонов до 73 тыс. вагонов. Мы не собираемся охаивать всю большую работу. И все же надо сказать, что депо работают самотеком — ни шатко, ни валко. Если не трогаешь, не регулируешь, работа идет сама по себе, как будто гладко. Но как только вы, начальники депо, возьметесь за перестройку, по-серьезному потребуете от депо добавочного напряжения, вы сразу обнаружите все недостатки существующей структуры депо и должны будете признать, что вам необходимо круто перестраиваться, переучиваться.

Что же нужно сделать для того, чтобы депо успешно справилось с возлагаемыми на него более сложными задачами? **Нужно отделить функции руководства депо, как самостоятельным хозрасчетным предприятием, от функции руководства тяговым участком.** Тяговой участок должен быть выведен из теперешнего неопределенного, межеумочного состояния и превращен в полноправное отделение паровозного хозяйства.

На начальника депо следует возложить ремонт паровозов, выдачу их под поезда, организацию труда паровозных бригад и подготовку паровозных бригад. Начальник же отделения паровозного хозяйства должен обеспечить работу паровозов по графику, согласовывать график использования паровозов с ежедневными заданиями движения поездов, организовать строительство, ремонт и содержание гражданских и технических сооружений паровозного хозяйства (зданий депо, конторы, жилищ и пр.). Начальник отделения паровозного хозяйства должен, наряду с общим руководством работой депо, непосредственно руководить системой водоснабжения и водокачками, вспомогательными поездами, электростанциями и электрохозяйством, топливными складами, экипировочными обустройствами, ОРС и их подсобными хозяйствами, материальным снабжением (кладовыми и складами). Как видите, работы для начальника отделения паровозного хозяйства будет по горло. Одно топливное хозяйство — колоссальное дело, на которое мы тратим ежегодно 540 миллионов рублей. Водокачки разбросаны по всему участку и находятся в запущенном состоянии. Электрохозяйство также требует к себе большого внимания. Даже начальник отделения один всю эту махину не потянет. На каждой из этих хозяйственных единиц должны сидеть самостоятельные крепкие работники, которые под руководством начальника отделения должны в кратчайший срок поставить на должную высоту все отрасли паровозного хозяйства.

Безусловно, начальник депо по существу не получит снижения по сравнению с нынешним его положением, мы сохраним за ним все существующие права, заработную плату, знаки различия и т. п. Начальник же отделения паровозного хозяйства по правам, по положению будет приравнен к начальнику отделения службы эксплоатации. Одна из важнейших функций начальника отделения паровозного хозяйства — согласование с отделением службы эксплоатации графика оборота паровозов с графиком движения поездов. Вернее сказать, не согласование, а «спор» за лучший график; от этого «спора» государство и железнодорожный транспорт в целом только выиграют.

Как начальник депо и его заместители должны заниматься эксплоатацией паровозов? Получив графики эксплоатации паровозов от начальника отделения паровозного хозяйства, начальник депо должен определить очередность поездок паровозов и машинистов, установить точное время начала и окончания работы каждой паровозной бригады, следить за тем, чтобы выданный паровоз скорее отправлялся с поездом. Начальник депо должен быть руководителем машинистов *в смысле обеспечения* крепкой дисциплины, он должен обеспечить нормальную работу машинистов, нарушаемую и плохим ремонтом, и недостатками работы других служб, и т. д. Если паровоз долго простаивает зря на контрольном посту или если эксплоатационники слишком долго держат паровоз на станции оборота в ожидании встречного поезда, начальник депо должен притти на помощь своему машинисту, вступить в «спор» с эксплоатационниками.

Машинистов-наставников следует перевести в ведение начальников отделений паровозного хозяйства. Работу машинистов-наставников надо перестроить. Сейчас они механически прикрепляются ко всем без исключения паровозам, без учета квалификации и классности машинистов. А прикреплять машинистов-наставников нужно к машинистам слабой квалификации, которые нуждаются в помощи наставника. Многие машинисты-наставники превращаются в порученцев при начальниках депо, выполняют отдельные задания по подсчетам, проверке. На паровозах они ездят мало — им «некогда». Начальники отделений паровозного хозяйства должны использовать машинистов-наставников преимущественно на линии, в поездах на паровозах. Машинистов-наставников по *всей сети около тысячи человек.* Это — большая сила, их надо всемерно поддержать. Они, как и весь командный состав депо и отделения, будут получать прогрессивно-премиальную доплату за перевыполнение плана пробега. При правильной постановке машинист-наставник может и должен быть по существу ревизором дороги и НКПС, вскрывающим недостатки паровозного хозяйства, а иногда даже других отраслей железнодорожного хозяйства. **Машинист-наставник должен быть передовым бойцом за паровоз, за выполнение нашего приказа.**

Начальники депо и отделений должны проявлять больше хозяйственной гибкости, маневренности, изворотливости. Нельзя надеяться только на централизованное снабжение. Конечно, коренное переоборудование депо должен организовать НКПС. ЦК партии, правительство и лично товарищ Сталин нам помогут в будущем году, как помогли и с вагоноремонтными мастерскими. Это касается станков и другого оборудования. Но одновременно начальники депо и отделений сами должны изыскивать возможности на месте, чтобы привести депо в мало-мальски культурное состояние, чтобы станки были в порядке и полностью загружены, чтобы оборудование было комплексно, чтобы в цехах было чисто, тепло, светло, чтобы территория депо была огорожена и т. п.

Начальники депо, весь командный состав депо, нормировщики должны сейчас более конкретно чем когда-либо организовать борьбу за культурное индустриализированное передовое депо.

* * *

Из года в год у паровозников существует «традиция» — к зиме ухудшать работу паровозного парка. Мы должны переломить эту традицию, пойти ей наперерез и заявить: **товарищи-паровозники, вам никак нельзя ухудшать работу в зимние месяцы, вы и без того плохо работаете летом, к осенне-зимним перевозкам страна ждет от вас здорового, бесперебойного и безотказно работающего паровозного парка. (Бурные аплодисменты).**

V. ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

О ГРАФИКАХ И РАСПИСАНИЯХ

Все меры, которые мы с вами намечаем по улучшению использования паровозов, могут быть сведены на-нет, если мы не улучшим организацию движения поездов, не упорядочим дела с графиками и расписаниями.

Если мы, например, не согласуем оборот паровозов с движением поездов, и паровоз, прибыв в оборотное депо, придется часами дожидаться обратного встречного поезда, то мы не только не получим эффекта

ОКОНЧАНИЕ РЕЧИ тов. Л. М. КАГАНОВИЧА СМ. НА 4-й СТР.

ОКОНЧАНИЕ РЕЧИ тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

от введения коротких плеч, но еще более ухудшим оборот паровозов или вынуждены будем увеличить и без того большой порожний пробег паровозов резервом. Короткие таговые плечи требуют особенной слаженности в работе паровозников и эксплоатационников, особенной четкости, чтобы зря не терялась ни одна минута, чтобы установленные графики соблюдались с исключительной точностью.

На железнодорожном транспорте теснее чем где бы то ни было существует взаимозависимость всех его составных частей. Железнодорожный транспорт — это конвейер, в котором важен каждый винтик, каждое колесико. Нельзя допустить, чтобы *одна служба сваливала вину на другую службу, а сама умывала руки.* Нужно, чтобы все железнодорожники дружно совместно боролись за исправление недостатков, за *дальнейший под'ем транспорта.* Паровозники должны подталкивать эксплоатационников, эксплоатационники — паровозников. Должен отметить, что эксплоатационники за последние месяцы под влиянием критики выросли, переучиваются, стараются. Нельзя хаять всех эксплоатационников огулом. Эксплоатационники всерьез поработали и подтянулись. Между прочим, паровозники должны быть благодарны эксплоатационникам за то, что они первые приняли на себя удар самокритики, и поэтому критика паровозников сейчас мягче, чем эксплоатационников. **(Смех).**

Мы ввели с 1 июня новый график движения поездов. Этот график лучше предыдущих, но сейчас, при переходе в высший класс нашей работы, он нас ни в коей мере удовлетворить не может.

Графики и расписания движения поездов являются важным фактором ускорения оборота паровозов и вагонов. График определяет, сколько и когда пропустить поездов и каких на данном участке, так, чтобы поезд на поезд не наскочил и чтобы использовать наивыгоднейшим образом пропускную способность линий. Но внимание к составлению графиков со стороны руководителей дорог явно недостаточно. Значительная *часть графиков составлена некритически,* технические скорости занижены, допущены лишние остановки на промежуточных станциях, без всякой надобности, операции по набору воды, чистке топки, контролю букс и техническому осмотру не совмещены, простои сквозных поездов на участковых станциях завышены, нет увязки графика движения поездов с графиком оборота паровозов. За это меньше всего можно ругать составителей графиков. Они сидят на определенном, узком участке работы и естественно не могут охватить организации всего железнодорожного дела в целом. Но ими должны руководить начальники дорог, начальники служб эксплоатации. А они-то как раз недостаточно занимаются этим делом, считая его технической, мелочной работой. Нельзя смотреть на составление графиков как на науку «за семью печатями», которую начальник дороги *не смог бы одолеть, нужно только* желание и правильная установка при составлении графиков. Нужно понять, что графики не должны быть расчитаны на худшие образцы работы, не должны ориентироваться на плохих работников, не должны узаконивать практику безобразных простоев и разгильдяйства. Графики должны быть фактором, который толкает работников вперед, который заставляет плохих работников работать лучше.

Мало того, что графики составлены неудовлетворительно, но выполняются они еще хуже. По самым оптимистическим данным по расписаниям отправляется 40—50 проц. поездов, но значительная часть поездов, отправленных по расписаниям, потом идет вне расписания. Например, на 1 отделении Северной дороги в третьей декаде июня из 1.038 поездов было отправлено по графику только 425, по диспетчерскому расписанию 268, с опозданием — без всякого расписания — 345 поездов, т. е. 60 проц. всех поездов отправлено фактически без расписания. В третьей декаде июня на *1 отделении Северной дороги поезда были* задержаны на 853 часа, из них при отправлении с сортировочных станций на 322 часа, в пути на перегонах на 62 часа *и на промежуточных станциях на 459 часов.*

Нельзя больше терпеть такого положения, когда графики и расписания *существуют только на бумаге, а на деле поезда* ходят по «законам» самотека. **Движение поездов строго по расписаниям должно быть железным законом всей работы транспорта.** Глубоко неправы те, кто спокойно относится к срывам расписаний и даже пытаются теоретически это обосновать — дескать, это происходит из-за изменчивости грузопотоков. Да, верно, мы планируем только погрузку и не планируем перевозки, мы не знаем, куда клиент направит груз, — это затрудняет организацию твердого расписания товарных поездов. Но разве в этом главная причина? А почему, позвольте вас спросить, пассажирские поезда опаздывают и срываются с расписания? Потому, что главное — в нашем *неумении организовать движение.*

Диспетчеризация — замечательное дело. Диспетчеризация должна завоевать не только транспорт, но и другие отрасли хозяйства. *Так ведь, товарищи!* Но диспетчеризация разумеет собою прежде всего распоряжение в рамках установленных правил и технических норм. Диспетчер существует *для того, чтобы обеспечить движение в* пределах установленных норм и поправлять иногда нарушенную техническую норму. Но сегодня у нас диспетчер вынужден полменять единую техническую норму—график на транспорте—своими распоряжениями.

Голоса. Правильно.

Каганович. Не *диспетчер в этом виноват.* На него валится очень много трудностей: если бы не диспетчер, если бы не эти труженики, у которых нервы треплются каждый час, мы имели бы хаос. Диспетчеров надо всячески поддерживать, ценить, надо им облегчить работу, но надо их поставить в определенные рамки. Сегодня у нас диспетчер вынужден командовать, отменяя, сплошь и рядом, график, отменяя расписание потому, что борьба за единую норму — расписание на транспорте — у нас ничтожна, потому, что мы попрали основное, что должно быть святым на транспорте —расписание, нерушимость расписания.

Как же мы должны повести борьбу за соблюдение расписаний? У нас некоторые придерживаются правила — или все, или ничего. Раз нельзя добиться сейчас того, чтобы 100 проц. поездов ходило по расписанию, значит не к чему огород городить. Это неправильно и вредно. Давайте обеспечим пассажирские поезда. Возьмем на первых порах основной костяк товарных поездов, которые при всяких условиях каждые сутки будут обеспечены грузами. Эти товарные поезда должны ходить точно по расписанию, как и пассажирские. Надо приучить клиентуру приспосабливаться к расписаниям этих поездов.

Вслед за таким костяком поездов пойдет второй круг поездов, включающий все число поездов, необходимых для обеспечения всех перевозок. И затем график должен предусмотреть сверх этого дополнительное число поездов, исходя из возможного максимального размера перевозок.

Примерно аналогичная практика существует в Германии.

График и расписание взаимно тесно связаны, но график должен учитывать, рассчитывать пропускную способность, а расписание поездов должно учитывать конкретное направление грузопотоков. Поэтому это не одно и то же.

Нужно шире практиковать постановку толкачей или двойной тяги на критических перегонах, которые ограничивают пропускную способность всего участка. Каждый машинист должен знать критические—ограничивающие—перегоны на своем участке и должен проводить поезда по этим участкам скорее.

Надо составлять графики движения таким образом, чтобы впредь обеспечить более ускоренный пропуск пассажирских поездов без нарушения нормального движения товарных поездов. Увеличение технической и коммерческой скоростей, лучшая разработка графика даст нам возможность перевезти больше пассажиров, чем в этом году, и с большими удобствами для пассажиров.

В борьбе за строгое соблюдение расписаний, за четкое движение поездов большую роль может сыграть правильная работа телеграфа. Сейчас у нас телеграф используется сплошь и рядом неправильно, *для передачи бюрократической переписки,* тогда как его первая и основная функция — обслуживать нужды эксплоатации железных дорог.

Мы должны снабдить расписаниями движения поездов всех без исключения работников, связанных с движением поездов, вплоть до переездных сторожей, повести *борьбу за строгое выполнение расписаний,* на этом деле воспитывать людей, приучать их к четкой, согласованной совместной работе, мы должны сделать расписания знаменем борьбы за дальнейший под'ем транспорта. По организации движения поездов строго по расписаниям мы будем судить о качестве работы дорог, отделений, станций и всех железнодорожников.

В конце концов все решают люди, но мы знаем, что люди самой организацией производственного процесса ставятся в *условия необходимости.* Возьмем, к примеру, сельское хозяйство,— казалось бы, самую неорганизованную отрасль нашего народного хозяйства. Что являлось всегда в сельском хозяйстве решающим фактором, организующим все, поднимающим людей рано утром и толкающим работать до ночи, — время, погода, сезонность работы. Если солнышко греет, крестьянин уже лежать на печи не может, это было при индивидуальном хозяйстве, это есть даже и сейчас, несмотря на то, что в деревне появился новый организующий фактор — машина, трактор, МТС, колхоз, — они помогают организовать труд людей.

На заводах и фабриках рабочие работают под одной крышей, у одних приводов и трансмиссий, у одного конвейера — это организует трудящегося человека.

В чем трудность нашей работы на транспорте? Наши суб'ективные трудности — мы еще не сплотили, не воспитали низший и средний комсостав — осложняются об'ективными *трудностями — растяженностью,* разбросанностью нашего производства. НКПС, дорога отвечает перед страной, перед ЦК партии, правительством за маленькую, захолустную станцию, которая находится от них за тысячи километров, где даже радио нет. НКПС отвечает за стрелку, которую во-время не перевели, и поэтому произошло крушение. НКПС отвечает за движение поездов, за сохранность вагонов в пути, длина которого свыше *80 тысяч километров.* В этом трудность нашего положения. Кто решается быть железнодорожником, тот должен понять заранее, что он идет на фронт, он идет на работу, *которая труднее, беспокойнее,* чем любая другая работа. Что нам помогает преодолевать наши трудности? Это, конечно, паровоз, путь, вагон, — держать их в исправности, поднимать технику и т. п. Правильное построение системы зарплаты должно стимулировать работать хорошо и четко. Большую роль играет суб'ективный фактор — политическая и производственная организация людей. Однако в самой системе транспорта нужно иметь организующий рычаг всего железнодорожного движения на 80 с лишним тысяч километров протяжением.

Что является у нас этим организующим *рычагом? Не произвол того или иного* агента. Это тебе не деревенская проезжая дорога—сел на лошадь и поехал. Это тебе даже не поле с трактором, даже не цех. Нет, извините. Транспорт—это тончайшая система нервов, тончайшая система кровообращения страны. Один палец у тебя зашиблен, а весь организм лихорадит. Вот в чем суть. Значит, для дисциплины, для четкой организации движения, наше звено, за которое мы должны бороться,—это расписание движения поездов. Оно должно спаять в единый коллектив разбросанных на десятки тысяч километров сотни тысяч отдельных людей. Расписание должно заставить переездного сторожа своевременно проснуться, выйти и пропустить поезд. Расписание должно заставить стрелочника своевременно подготовить стрелку. Рас*писание должно заставить любого агента* работать честно, организованно. Надо любить и уважать расписание, как знамя, как основное условие органического здорового под'ема транспорта. Вот каково значение расписания, вот чем должно быть расписание для железнодорожников!

VI. РУКОВОДСТВО, КАДРЫ И ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ

ПЕРЕСТРОЙКА АППАРАТА И ПРОВЕРКА ИСПОЛНЕНИЯ

Роль аппарата управления дорог и самого НКПС в деле перестройки работы ж.-д. транспорта, в частности в улучше*нии использования паровозов и организа*ции движения поездов, конечно, велика.

Организующая роль нашего аппарата на ж.-д. транспорте более сложна, чем работа аппарата дореволюционных железных дорог или железных дорог в капиталистических странах, где транспорт имеет дело со стихийными перевозками. Подвезли груз к жел. дорогам — они его перевезли, имея при этом большие избытки подвижного состава и неиспользуемые пропускные способности. Иное дело у нас, где ж.-д. транспорт играет огромную роль в осуществлении планов социалистического строительства и где без проникновения в глубину хозяйства, без изучения грузопотоков, без каждодневной практической и технической помощи дорогам, отделениям, станциям, депо, дистанциям пути, сигнализации и связи, вагонным участкам нельзя регулировать работу ж.-д. транспорта *так, чтобы он дал максимум возможного* для строительства социализма.

Между тем в аппаратах НКПС и управлений дорог люди занимались сплошь и рядом канцелярской писаниной, не воздействуя на жизнь. Вместо того, чтобы изучать жизнь, подмечать полезное в работе станции, депо, участка, дороги и распространить это на другие участки или оперативным воздействием исправить плохую работу, писались справки, бюрократически раздувалась переписка, работники занимались «запросами» и «ответами»; чтобы оправдать свое служебное существование, перестраховывали себя десятками подписей от ответственности.

Внутреннее деление большинства управлений и отделов в НКПС оставалось функциональным, т.-е. каждый сектор или группа ведали своими вопросами по сети в целом. С другой стороны, в производственных управлениях отсутствовали отделы, разрабатывающие углубленно и систематически технические вопросы. Эта работа была переложена на научно-исследовательские *институты. Институты же,* кроме того, что имели принципиально неправильное направление в своей деятельности и работали крайне скверно, по своей структуре не приспособлены к разработке и разрешению оперативных технических вопросов. Все это приводило к «вольнице» и путанице в основных технических вопросах.

Большинство работников в производственных управлениях работало не в производственных секторах, а в обслуживающих и подсобных. Так, например, в управлении пути существовал сектор пути в котором было сосредоточено 80 проц. всей производственной работы управления, но работало всего 29 человек из 142 чел. штата управления пути. В управлении паровозного хозяйства существовал локомотивный сектор, охватывающий работу паровозов по всей сети, т.-е. по существу всю производственную работу управления, а в нем также работало всего 31 чел из 327 чел. штата паровозного управления.

В загоне были технические вопросы, *хотя в таком деле, как железнодорожный* транспорт, хозяйственно-технические вопросы должны преобладать. Из всей нашей переписки едва 2—3 проц. падало *на практическое разрешение технических,* производственных вопросов. Бюрократические извращения аппарата ярко проявлялись в издании разных технических инструкций. Издавались такие инструкции, которые являлись издевательством над низовыми работниками, а не помощью им. В инструкциях работникам жилищной дистанции, *представленных управлением* пути НКПС к изданию в 1935 г., на 120 страницах указывалось, что надо делать трубочисту, банщику, возчику, конюху. Издевательски преподносилась такая мудрость, что «район деятельности» трубочиста — это дымовые трубы, что банщик должен давать указания о способе пользования горячей и холодной водой, что «лошадь должна запрягаться быстро и спокойно» **(смех)** и т. п.

Мы хотим создать на железнодорожном транспорте образцовый аппарат, который работал бы действительно творчески. Мы не ограничились тем, что сократили бумажную переписку, а перестроили аппарат по существу. Мы создали в основных *управлениях НКПС* территориально-производственные отделы по дорогам, чем приблизили аппарат к работе дорог. С другой стороны, мы создали в управле*ниях НКПС крепкие технические отделы,* куда посадили инженерные кадры, освободив их для разработки технических вопросов от писания бумажек. По тому же типу мы намечаем сейчас провести и реорганизацию аппарата дорог.

Перестройка аппарата управлений дорог не означает его коренной ломки. Ны*нешняя организационная* структура управлений не требует каких-либо коренных изменений. Имеющиеся службы и отделы управлений должны быть в основном сохранены. Внутри же них необходимо произвести перестройку секторов и частей. В основу организационной перестройки управлений дорог надо положить следующее:

1) Перераспределение штатов в пользу основных производственных служб. Совершенно нетерпимо такое положение, когда на некоторых дорогах при наличии общего штата дороги в количестве 1.112 человек производственные службы имеют 250 человек.

2) Создание в службах эксплоатации паровозного и вагонного хозяйства, пути и связи технических отделов для углубленного разрешения технических вопросов.

3) Выделение в оперативных производственных секторах и частях инженеров, специализирующихся по определенной группе станций, депо, вагонных участков и дистанций пути. Это обеспечит действительное знание состояния станций, депо и участков, чего пока нет в управлениях дорог. Эти инженеры не должны стать над станциями депо и отделениями эксплоатации, а помогать руководству служб и нач. дороги.

Руководить — значит не только давать общие директивы, приказы и инструкции, но каждодневно проверять их исполнение, следя за всем многообразием практической деятельности, исправляя на-ходу недостатки, помогая отделениям эксплоатации, *станциям, депо, паровозным отделениям* и т. п., давая практические указания, исходя из конкретных условий работы, как лучше осуществлять директивы и при*казы.*

Исполнять директивы и приказы можно по-разному. Можно это делать по-чиновничьи, выхолостив из работы всю душу, *как работали чиновники в дореволюционном аппарате* железных дорог. Мы требуем другого. Мы требуем, чтобы исполнение приказов и директив было живым творческим делом.

КАДРЫ И САМОКРИТИКА

Необходимо предостеречь руководителей жел. дорог от формального подхода к перестройке аппарата. Основное внимание при перестройке аппарата должно быть уделено подбору и выдвижению людей. Надо из работников существующего аппарата выдвинуть лучших, способных, партийных и беспартийных, которые были бы авторитетны для отделений, станций, депо, дистанций и участков, работников.

Перестройкой аппарата управлений дорог мы должны добиться того, чтобы штаб оперативного руководства всей хозяйствен*ной и оперативно-технической деятельностью* дороги был высококвалифицированным.

*Для железнодорожного транспорта во*прос о кадрах, которые сейчас, как говорил товарищ Сталин, решают все, стоит особенно остро. Железнодорожный транспорт отстал по части выдвижения и подготовки кадров от других отраслей нашего социалистического хозяйства. Насыщенность квалифицированными кадрами техников, инженеров на транспорте гораздо *ниже,* чем в промышленности. На транспорте имеется не более 22—25 тысяч техников и инженеров, что совершенно недостаточно. Рост числа техников и инженеров на транспорте отставал от роста количества выпускаемых из железнодорожных техникумов и втузов. Много людей, прошедших выучку в железнодорожных учебных заведениях и на дорогах, уходило с транспорта на промышленные предприятия и в аппараты учреждений промышленности. Этому способствовало и неправильное отношение к использованию *вновь подготовленных кадров.*

Подготовка кадров железнодорожников страдает еще очень большими недостатками и в особенности подготовка техников. Между тем нужда в квалифицированных перворазрядных техниках, имеющих за спиной богатый опыт и одновременно вооруженных знаниями,—огромна. Надо как следует поработать, чтобы в ближайшие годы эту нужду удовлетворить.

Железнодорожный транспорт получил в этом году пополнение из своих втузов в 5.000 инженеров. Это свежее пополнение пришло из втузов, страдавших в учебе теми же недостатками, что и весь ж.-д. транспорт. Эти люди обучались по-старому, а работать им придется, как и всей остальной армии железнодорожников, поновому, но люди эти—наши бойцы, жизнь, практика, борьба дополнят здесь учебу, и из них выйдут хорошие работники, их надо всемерно поддержать.

Товарищ Сталин на выпуске академиков Красной Армии 4 мая 1935 г. указал, что «школа — это только подготовительная ступень. Настоящая закалка кадров получается на живой работе, вне школы, на борьбе с трудностями, на преодолении трудностей». Нам придется улучшать не только дело обучения и подготовки кадров во втузах для того, чтобы из имеющихся в них 18 с лишним тысяч учащихся получить подлинных бойцов за дело под'*ема нашего социалистического транспорта,* инженеров с широким кругозором, умеющих охватить свое дело со всех сторон, как того требует сама природа железно*дорожного транспорта, но и перевоспитать,* переучить имеющиеся кадры.

Железнодорожный транспорт имеет, в отличие от других отраслей народного хозяйства, ряд особенностей. В нем сильнее взаимозависимость частей. Работник вагонного хозяйства должен хоть отчасти знать путевое и паровозное хозяйство и *наоборот.* А у нас ухитряются подготовлять крайне узких специалистов, не знающих, всего даже в своей отрасли — путевом, вагонном или паровозном хозяйстве. Во-вторых, экономика транспорта гораздо более сложна, чем на промышленных предприятиях. Командир на транспорте должен знать не только экономику и финансы ж.-д. хозяйства, но и экономику предприятий, обслуживаемых им, знать грузопотоки. Вместо изучения грузопотоков наши эксплоатационные кадры в значительной части обучались маневрировать с математическими формулами.

Транспорт — это конвейер, задача которого быстро передвигать грузы, максимально снижая простои, не допуская превращения станций из пунктов, пропускающих вагоны с максимальной быстротой, в пункты для отстоя вагонов. А между тем наша эксплоатационная наука сосредоточивалась не на борьбе с простоями, а на изучении того, какими должны быть простои, на стандартизации их. Это вовсе, конечно, не значит, что мы против уста*новления норм простоев,* но мы за такие нормы, которые ведут к снижению простоев, а не к их закреплению и росту. Надо воспитать в железнодорожниках понимание того, что они работают на конвейере, который должен непрерывно двигаться, увеличивая свою скорость.

Наконец, мы должны обучить наши кадры внедрять и осваивать новую техни*ку на железнодорожном транспорте.* Нашим кадрам, и не только обучающимся в учебных заведениях, но и работающим по сети, надо во многом еще учиться и переучиваться.

Товарищ Сталин не раз подчеркивал великую честь работать на железнодорожном транспорте, связывающем громадные области нашей страны в одно государственное целое.

Каждый железнодорожник, который осознал эту честь и хорошо работает, смело борется с недостатками и способствует продвижению транспорта вперед, будет оценен по заслугам. Кроме уважения, тот, кто из командного состава будет лучше работать и перевыполнять задания, получит и соответствующую прогрессивную доплату к основному окладу.

Некоторые из руководящих работников ж.-д. транспорта думают, что надо только учить других и что самому зазорно учиться житейской мудрости у любого работника — начиная от стрелочника, кочегара, кондуктора и машиниста и кончая инженером. Это не большевистский подход. Товарищ Сталин учит нас на своем собственном примере внимательно прислушиваться к голосу любого низового работника, житейский опыт которого может подсказать очень многое для улучшения дела. Плох будет тот командир ж.-д. транспорта, который не сумеет по-сталински подойти к своим низовым кадрам, к их выдвижению, воспитанию и сплочению.

На ж.-д. транспорте мы несколько отстали по части выковки, обучения и сплочения кадров. Это нельзя об'яснять тем, что якобы нет людей. Люди у нас есть, и замечательные люди. Они есть на доро*гах, на отделениях, на станциях,* на вагонных участках, в дистанциях пути и связи, в депо, среди партийных и беспартийных, среди комсомольцев. Надо только уметь их выдвигать и обучать.

Необходимо усилить внимание со стороны руководителей дорог к среднему и низовому комсоставу, к его воспитанию и сплочению. Успехи и недостатки в работе среднего и низового комсостава не должны прикрываться спиной начальника дороги. Если начальник депо, эксплоатационного отделения, вагонного участка или дистанции пути хорошо работает, его надо отметить, поощрить; если он плохо работает — надо ему указать его недостатки, не замазывать, не скрывать их, помогая ему тем самым выполнять плановые задания.

Подбор и воспитание кадров — первейшая обязанность командиров транспорта, *политотделов и профсоюзов. Воспитывать* кадры — не значит сплачивать их личными, мещански-слезливыми отношениями, из-за ложной доброты прикрывать недо*статки, во-время* не указывать, а потом доводить человека до суда, вплоть до смещения или даже ареста. Такая сентиментальная «доброта» потом боком выходит. Нет, ты уж поработай над человеком, помоги, вскрой оружием большевистской самокритики недостатки и болезни для того, чтобы поднять его на уровень великих задач, тем самым подымая и транспорт на уровень задач, выдвигаемых всем социалистическим хозяйством нашей страны. Надо шире развернуть самокритику на жел.-дор. транспорте, не успокаиваясь на достигнутых успехах.

Железнодорожники последние 4 месяца работали хорошо, подняли погрузку, улучшили дело. Однако даже в погрузке, план которой перевыполняется, у значительной части дорог имеется качка. В отдельные дни они не выполняют плана. Нормы оборота вагонов и снижения простоев полностью дорогами не выполняются.

Большинство руководящих работников ж.-д. транспорта делает правильные выводы из первых успехов под'ема *железнодорожного транспорта — еще напряженнее* работать, не ослабляя ни на секунду борьбы за дальнейший под'ем транспорта. Они прекрасно понимают, что развернуть железнодорожный транспорт так, чтобы он полностью обеспечил растущие запросы советской страны, — дело сложное и трудное.

Но среди командного и даже отчасти политического состава железнодорожников есть небольшая часть людей, которые, дорвавшись до известного признания, оторваться не могут. Эти люди похожи на ребенка, который дорвался до конфетки и оторваться от нее не может. Им не хочется переходить на хлеб — к будням, они не хотят больше самокритики, не понимают ее. Они считают, что раз план погрузки выполняется, то можно успокоиться, а что касается качества работы, ускорения оборота вагона, снижения *простоев,* **уменьшения количества крушений,** то это дело второстепенное. Призыв к развороту самокритики такие люди понимают как поворот назад — опять, мол, хотят бить, за что, ведь план перевыполняется. И начинается детский плач. Почему отбираете конфетку! **(Смех, аплодисменты).** Но заботливые родители не дадут об'едаться конфетами, ибо знают, что от злоупотребления ими может живот заболеть. **(Смех).**

Есть среди работников ж.-д. транспорта и такая группа людей, у которых, выражаясь медицинским языком, есть психическая травма, их столько раз били, столько у них выговоров и предупреждений, что они всегда ждут удара **(смех),** во всем видят подвох, работают неуверенно, «оглядываясь».

Таким работникам мы можем сказать одно: кадрами бросаться не будем, мы готовы терпеливо лечить их. Этому нас учили и учат Ленин и Сталин.

Если человек в чем-либо слаб, будем его терпеливо переучивать. Если человек на *одном месте не приспособился,* мы готовы воспитывать его на другой работе. Но при всем этом важно одно,—чтобы люди **хотели работать,** чтобы люди горели на работе и вкладывали всю душу, всего себя в дело под'ема транспорта, чтобы, не боясь трудностей, не гнушаясь учиться у «маленьких» работников, чутко прислушивались к их голосу. Таких людей партия, правительство, НКПС будут ценить и поддерживать.

Совсем другое отношение должен к себе вызывать срывщик приказов, расписаний, хулиган, обманщик и жулик, мы будем и впредь наказывать подобных людей за обман, за очковтирательство, за срыв планов и невыполнение приказов. Не эра гнилого либерализма на ж.-д. транспорте, а эра самого настоящего ленинско-сталинского большевизма! **(Бурные и продолжительные аплодисменты).**

ВСТРЕТИМ ЗИМУ ПОДГОТОВЛЕННЫМИ! ПОВЫСИМ ПОГРУЗКУ! ПРЕВРАТИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРЕДОВОЙ УЧАСТОК СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ХОЗЯЙСТВА!

Товарищи! Железнодорожный транспорт **перестает быть отстающей** отраслью нашего хозяйства. Но этого недостаточно. Он должен быть **передовым** участком социалистического строительства.

Перед нами стоит важнейшая задача—как следует подготовиться к зиме. Многие из работников ж.-д. транспорта боятся зимы и вместо того, чтобы во-время принять все необходимые меры, — тогда и зима не страшна, — они мечутся, не зная, за что *взяться, прозевывая все сроки.* Между тем предохранить нас от зимних затруднений могут, прежде всего, самые простые меры. Главное в том, чтобы во-время их провести.

Опыт прошлых лет показывает, что зимние затруднения в перевозках проистекали из того, что дороги начинали готовиться к зимним условиям в момент, когда наступила зима. Щиты расставляли во время сильного снегопада. Снегоочистители оказывались не там, где они нужны были. Колхозников к очистке путей начинали привлекать тогда, когда пути уже были засыпаны снегом, что задерживало поезда. В результате всего этого на многих дорогах, в особенности на востоке, первые же снегопады дезорганизовывали движение поездов.

То же самое можно сказать и о подготовке паровозов и депо. Казалось бы — чего проще отеплить паровозную будку или гидравлическую колонку, но и это делалось уже при морозе.

Мы должны обеспечить этой зимой бес*перебойное движение поездов.* И это не трудно. Мы наметили для этого ряд мероприятий, большая часть которых подсказана житейским опытом низовых работников — путейцев, *машинистов и др.* в своих письмах и корреспонденциях в «Гудок». Это немного «обидно» сидящим в высоких аппаратах, но давно доказано, что и им очень полезно учиться у низовых работников и рабочих.

Прежде всего необходимо во-время организовать защиту путей от снега—заблаговременно расставить щиты. На дорогах востока, Кировской дороге и Архангельской линии Северной дороги расстановка щитов должна быть закончена к 15 октября, а на всех остальных дорогах — к 1 ноября. Необходимо во-время отремонтировать снегоочистители, обеспечив ими в первую очередь наиболее заносимые участки. А главное, заранее договориться с колхозами, совхозами, МТС и сельсоветами о помощи рабочей силой и гужевым транспортом, причем договориться не формально, не ограничиваясь заключением договора с председателем колхоза или *директором МТС и совхоза.* Необходимо до зимы, в октябре, провести по дистанциям собрания привлекаемых к снегоборьбе колхозников и рабочих МТС и совхозов и обсудить с ними планы снегоборьбы, раз'яснить им их роль в обеспечении бесперебойной работы железных дорог.

По линии паровозного хозяйства главное—своевременно закончить ремонт депо, отеплить паровозы и оборудование водоснабжения.

Важнейшее значение, в особенности для вагонного хозяйства, имеет вопрос о зимней смазке. Надо во-время ее завезти и обучить смазчиков применять ее. Это даст нам возможность изжить такие ненормальные явления, как допотопный способ разогрева зимой вагонной упряжи жаровнями *и факелами (в особенности на дорогах востока),* без чего нельзя было расцеплять и сцеплять вагоны.

К зиме надо позаботиться и об освещении. Необходимо усилить на зиму освещение тех мест, где работа идет круглые сутки,—станционных помещений и путей, сортировочных платформ и погрузочных дворов.

Железнодорожные командиры, политотдельцы и профсоюзники не были бы подлинными командирами и большевиками, если бы не усилили заботы о людях, обеспечивающих зимой бесперебойное движение поездов, — о паровозных и кондукторских бригадах, смазчиках, осмотрщиках вагонов и других. Их надо обеспечить теплой одеждой, а привлекаемых к снегоборьбе колхозников—временным жильем и питанием.

Если эти и другие мероприятия провести во-время, то мы зиму встретим во всеоружии и не допустим какого бы то ни было ослабления работы.

В особенности мы должны к зиме подтянуться в борьбе с крушениями.

От нас, от высшего, в особенности от *среднего и низшего командного и политического* состава, а также от помощи местных партийных и советских организаций, зависит успех зимы и тем *самым окончательное закрепление побед* транспорта. Политотделы, улучшившие свою работу за последний период, должны поднять партийную, политическую работу и еще теснее сплотить всю железнодорожную армию вокруг партии, ее ЦК и товарища Сталина для новых наших побед. **(Аплодисменты).**

Всеми мероприятиями мы должны уничтожить традиционное оправдание зимними условиями невыполнения плана погрузки.

Сегодня мы грузим 73 тыс. вагонов в сутки. Этого недостаточно для удовлетворения запросов народного хозяйства страны, которое растет изо дня в день и будет пред'являть нам все увеличивающиеся требования. Мы должны обязательно грузить больше — это веха на пути под'ема работы железных дорог, которая должна быть значительно превзойдена уже к концу этого года.

Опыт нашей борьбы говорит о том, что это вполне достижимая задача, и мы можем заверить Центральный Комитет партии и нашего великого вождя товарища Сталина, *каждодневно помогающего* нам и руководящего борьбой за под'ем транспорта,—что мы к зиме подготовимся, погрузку повысим, сплотим железнодорожников *в единую воодушевленную армию* и превратим железнодорожный транспорт в передовой участок народного хозяйства, обеспечивающий обороноспособность страны и новые победы социализма!

(Бурные овации, все встают, крики «Ура», «Да здравствует товарищ Сталин!», «Да здравствует товарищ Каганович!»).

В Западной Сибири затягивают молотьбу

НОВОСИБИРСК, 15 августа. (Корр. «Правды»). На 10 августа колхозы Западной Сибири выполнили 43,7 процента плана косовицы колосовых. Обмолочено меньше четверти (21,3 процента) скошенного. Разрыв между косовицей и обмолотом не сокращается.

Молотьба затягивается. Как правило, ее начинают на десятый—двенадцатый день. Есть колхозы, где хлеб еще не молотят. В колхозах Троицкого района молотилки простаивают целыми днями.

Начинают перепадать дожди. С дождями молотьба почти вовсе прекращается. Крытых токов во многих районах попрежнему не строят.

Задерживается хлебосдача. В связи с этим уместно напомнить о грубой ошибке краевого земельного управления. Перед уборкой всем районам был разослан макет рабочего плана уборки. Макет замечателен тем, что из него совершенно выпала... хлебосдача.

Руководствуясь макетом краевого земельного управления, многие колхозы Тальменского, Черепановского и других районов составили антигосударственные планы, в которых хлебосдача была поставлена во вторую очередь. Вот один из таких планов. В колхозе «Путь к социализму», Черепановского района, во второй пятидневке решили вывезти на заготовительный пункт 445 центнеров, а в колхозные амбары — 755 центнеров, в третьей пятидневке соответственно — 650 и 1.750 центнеров.

На-днях мы знакомились с планами уборки и хлебосдачи в Троицком районе. Колхозы, обслуживаемые Ельцовской машинно-тракторной станцией, наметили сдать государству в первой пятидневке августа 2.172 центнера и свезти в свои амбары 1.940 центнеров. В третьей пятидневке решено вывезти на заготовительный пункт 4.051 центнер и в амбары — 4.806 центнеров. План подписан и утвержден директором машинно-тракторной станции Самохваловым.

Ошибку краевого земельного управления вскрыл уполномоченный Комиссии Советского Контроля тов. Розит. Сельскохозяйственный отдел краевого комитета партии не заметил ее.

Первого июля бюро краевого комитета предложило начальнику краевого земельного управления Фомину исправить ошибку в трехдневный срок. Для «раз'яснения», состоящего из общих фраз о хлебосдаче, Фомину понадобилось целых 16 дней. Самое существенное «исправление» Фомина заключалось в том, что он предложил изменить прежний заголовок макета на следующий: «План уборки и хлебосдачи».

М. ДОМРАЧЕВ, Г. АФАНАСЬЕВ.

ЕДИНОЛИЧНИК ЗАБЫТ

РУССКАЯ ПОЛЯНА, 15 августа. (Корр. «Правды»). В Русско-Полянском районе (Омская область) единоличные хозяйства не включены в районный план зернопоставок. Секретарь районного комитета партии оправдывается тем, что во время составления районного плана зернопоставок он отсутствовал. Заведующий районным земельным отделом Антонов потерял сведения о весеннем посеве, произведенном единоличниками. Уполномоченный Комитета по заготовкам Скударков выбросил из сводки графу о хлебосдаче единоличными хозяйствами.

Удалось установить, что в районе есть 102 единоличных и 37 кулацких хозяйств, посеявших свыше 200 гектаров. Никто не знает, как идет уборка в этих хозяйствах. Единоличники не сдали еще государству ни одного грамма зерна.

В Омской области трудно назвать район, где бы единоличники добросовестно выполняли свои обязательства перед государством.



Колхозницы артели имени 1 мая, Лубенского района, Харьковской области, тт. Власенко, Хоменко и Касьян — на гулянье в выходной день.

Фото Городецкого (Союзфото).

ПО НОВОМУ УСТАВУ

Кто бывал в поле летом лишь во времена доколхозные, того, несомненно, поразит вид нынешнего поля. На полях лежит явный отпечаток индустриализации и механизации сельского хозяйства. По благоустроенным грейдерным и пыльным проселочным дорогам снуют взад и вперед грузовые автомобили, трещат моторы тракторов, культивирующих пары, пыхтят на молотильных токах локомобили. Хлеб уже скошен, но на полях еще стоит равномерный гул комбайнов, убирающих просо. Машина господствует над колхозным полем.

До идеального землеустройства еще далеко, но порядка на земле стало больше. Земля разрезана на правильные и удобные в агрономическом отношении участки, и каждый колхоз строго соблюдает свои границы. Едучи по полю, то и дело встречаешь свеженький столб с четкой надписью — земля такого-то колхоза. Это после проработки устава колхозы решили освежить свои границы.

— Акт на вечное пользование землей еще не получен, но во всяком случае надо точно очертить землю, какой мы пользуемся,—сказал нам председатель колхоза «Коммунистический маяк».

Вообще любовь к земле и, так сказать, аппетит к ней возросли у колхозников чрезвычайно. Навечно! Этот пункт сталинского устава воспринят колхозниками не только восторженно, но и весьма реалистично. Колхозы уже присматриваются друг к другу: нельзя ли до окончательного закрепления земли обменять какой-нибудь неудобный участок, а не то и расширить свой земельный клин. «Ведь навечно!» — говорят колхозники и вкладывают в эти слова особый, глубокий смысл.

Столько земли — и какой земли! — у трудящегося крестьянина еще не было. И он начинает ее любить так, как только может крестьянин любить землю. Это тоже бросается в глаза при первом же разговоре с любым колхозником. Впрочем, это видно и без разговоров: достаточно пройтись по бригадным токам и посмотреть, как сложены скирды и как убирают солому и полову, как подгребают колосья.

Оговариваемся, мы отнюдь не намерены приукрашивать действительность. Еще сколько угодно плохой работы, велики потери, не весь хлеб скирдуется и далеко не весь вяжется в снопы, но только слепой не заметит разительной перемены к лучшему.

Заслуга тут и колхозных стариков и стариков—инспекторов качества. Инспектора эти появились года два—три назад. Теперь они приобрели опыт, научились настаивать и добиваться своего, их стали лучше слушаться. Старик-инспектор пороха, конечно, не выдумает. В комбайнах и тракторах он понимает мало, но у него полувековой опыт работы на земле, он хорошо знает, как лучшие хозяйства когда-то скирдовали и убирали хлеб.

Далеко не на всех бригадных токах организована работа, не все тока одинаковы. Есть совершенно замечательные бригадные станы. Например, колхоз «Парижская Коммуна», Буденновского района. В таком стане можно действительно хорошо выспаться и отдохнуть. Беленькие домики-спальни окружены деревьями, клумбами, в спальнях — отдельные для каждого койки с чистыми постельными принадлежностями, над кроватями кисейные пологи от мух и комаров, так как колхозники спят при открытых окнах. В каждом стане этого передового колхоза есть душ, очень простое, но оригинальное приспособление. Что означает душ в такую жару, распространяться не приходится. Каждый колхозник принимает душ дважды в день. Есть красный уголок, столовая, аптечка. Чистота и благоустройство стана организующе действуют на ток и на всю работу бригады.

Общее впечатление таково, что колхозы поднялись на новую ступень организованности. Работа на полях идет в размеренном, четком ритме. Пожалуй, еще никогда колхозники не работали с таким увлечением и заинтересованностью. Высокий урожай есть и результат и причина наблюдающегося теперь трудового под'ема в колхозах.

Б. РЕЗНИКОВ.

Северный Кавказ.
Гор. Буденновск.

Отстоять посевы от озимой совки

Свекловичным плантациям Украины угрожают вредители — луговой мотылек и озимая совка. Особенно много свекловичных вредителей в Харьковской области, где озимая совка повредила 1.500 гектаров свеклы.

Начался массовый лёт бабочек озимой совки второй генерации (второго поколения). Гусеницы совки представляют большую угрозу для плантаций.

По всем данным, появления гусениц следует ожидать в конце августа — начале сентября, т. е. в период сева озимых. Ожидается, что гусеницами озимой совки в нынешнем году будет заражена гораздо большая площадь озимых посевов, чем в прошлом году.

Больше всего совки второй генерации наблюдается в свекловичных областях, особенно в Харьковской области, где в той или иной степени заражено до 430 тыс. гектаров. Всего по Украине примерно до одной трети площади озимых посевов находится под угрозой озимой совки.

Специальное совещание при ЦК КП(б)У с участием виднейших энтомологов Украины разработало мероприятия по борьбе с озимой совкой. На первом плане — тщательная обработка паров и уничтожение гусениц в стадии окукливания. С этой целью совещание рекомендовало проводить рыхление всех тех площадей, на которых выявится окукливающаяся гусеница озимой совки.

Важнейшая мера борьбы с озимой совкой — вылов бабочек при помощи корытец, расставляемых на свекле и других пропашных культурах и по краям паров.

Впервые в этом году предполагается широко применять отравленную патоку в корытцах и отравленные приманки на парах и озимых посевах для вылова бабочек озимой совки.

Затяжной характер окукливания гусениц и лёта бабочек озимой совки демобилизовал в ряде мест колхозы, руководителей машинно-тракторных станций и районов. В Ичнянском районе, Черниговской области, например, поторопились уже убрать корытца с свекловичных плантаций.

ЦК КП(б)У и Совет народных комиссаров Украины предупредили руководителей партийных и советских организаций, машинно-тракторные станции, совхозы и колхозы, что за гибель посевов от озимой совки они несут персональную ответственность перед партией и страной.

Необходимо напрячь все силы и средства для борьбы с этим вредителем.

Народный комиссар земледелия Украины Л. ПАПЕРНЫЙ.

РАННЕЕ СОЗРЕВАНИЕ ХЛОПЧАТНИКА

СТАЛИНАБАД, 15 августа. (Корр. «Правды»). В этом году наблюдается небывало раннее созревание хлопчатника. В южных районах Таджикистана коробочки близки к раскрытию. Рано закончившийся сев хлопка в этом году (план сева был полностью выполнен до 1 мая) приносит свои плоды.

Сегодня в Шаартузском районе начался сбор и сдача хлопка. Первым начал сдачу колхоз им. Буденного. Хлопок, принятый заготовительным пунктом,—первого сорта.

ПЛОДЯТ СОРНЯКИ

КУЙБЫШЕВ, 15 августа. (Корр. «Правды»). Первые дни массового сева ознаменовались в ряде районов нарушениями агротехники. Во многих колхозах Майнского района сеют по парам, засоренным сорняками, и даже по стерне.

Огромная площадь паров покрыта сплошным зеленым ковром сорняков. Между тем перепашка паров колхозами края далеко не закончена. Возникает угроза, что многие колхозы и впредь будут сеять по засоренным парам, размножая пырей и другие злостные сорняки.

АГИТАЦИЯ И ПРОПАГАНДА

Рецидивы „сезонности“

Центральный Комитет ВКП(б) указал, что «политико-воспитательная работа партии не может носить «сезонного» характера, а должна вестись систематически, на протяжении всего года».

Но далеко не везде на местах поняли политический смысл предупреждения ЦК. Кое-где по-старому свернули на лето пропагандистскую работу.

Возьмем Омск. Партийные школы на заводах даже не дотянули до весны. Все распались. Развал пропагандистской работы никого не тревожит. Культпроп горкома—пустое место. Заведующий культпропом тов. Дробышев уехал в отпуск. Впрочем, и вообще-то в горкоме он гость: нахватав сверх всякой меры платных лекций в вузах, Дробышев «не успевает» организовать пропаганду.

Или город Куйбышев. Здесь горком открыл «летний сезон» таким решением: «Сократить с 1 июня по 1 сентября количество дней партийной учебы с 6 до 3». Заведующий культпропом горкома тов. Заккит занят проверкой «партийного хозяйства» и вот уже свыше месяца не проявляет никакого интереса к пропаганде. Не так давно многие партийные активисты Куйбышева с похвальным рвением вызвались руководить политшколами, в том числе заведующие отделами крайкома партии тт. Левицкий и Шумский, секретари крайкома комсомола тт. Блюмкин и Обручников. И никто из них не провел ни одного занятия!

Но даже и там, где партийные школы продолжают работать, все же одолевают летние, каникулярные настроения. На Уралмашзаводе в первом механическом цехе занимаются 6 кружков, в них значится 156 слушателей. А 15 июля на занятия пришли только 67 кружковцев.

После этого, чего стоят речи о ликвидации «сезонности», когда по существу все остается по-старому?!

Пропагандистская работа летом недопустимо ослаблена. Еще не изжиты спешка, комканье программ, поощряемые культпропами. Иногда «прессуют» по две темы вместе, лишь бы формально закончить программу.

Еще более распространено явление, когда глубокое изучение ленинизма в кружках и семинарах, чтение произведений Ленина и Сталина подменяются случайными лекциями малоквалифицированных пропагандистов.

Лекция—прекрасная форма пропаганды. Но она оправдывает себя по крайней мере при двух условиях. Во-первых, чтение лекций можно доверять только людям, глубоко знающим предмет, опытным пропагандистам и, пожалуй, только умелым ораторам. Во-вторых, лекционная форма хороша как дополнение к самостоятельной работе кружковцев над марксистско-ленинскими первоисточниками.

Но именно эти-то два элементарных правила часто не соблюдаются.

Задачи ясны. Существующие школы и кружки должны спокойно, без спешки, полностью пройти свои программы. Никаких стандартных сроков окончания работы школ, никакой гонки и формально бумажного выполнения плана. Но и никакой расхлябанности и скидок «на жаркую погоду».

К организации форм партийной учебы, намеченных ЦК партии на ближайшее время, необходимо приступить сейчас же, немедленно. Формировать кружки следует уже не на сезон, а для серьезного прохождения определенной программы. Более вдумчиво распределять людей по кружкам. Еще более вдумчиво подбирать пропагандистов.

Пропагандист Бондаренко

Рослый, плечистый человек лет двадцати семи, в серой рубашке с распахнутым воротом идет с книжкой в руках. Он пробивается сквозь толчею центральной улицы на окраину. Там, в одноэтажном домике, его не ждут. Он приходит внезапно и, застигнув хозяйку за горшками, говорит:

— Я к тебе, Сима, насчет семнадцатого с'езда... Туго у тебя идет семнадцатый с'езд, подтянуться надо!

Сима Полаученко нисколько не смущена неожиданным появлением человека с учебником. Она убирает горшки и садится за стол. Гость раскрывает книгу, читает и тут же переводит язык книги на свой, обиходный язык, доступный малограмотной Симе Полаученко. Она слушает, молча кивая головой:

— Понимаю!

Через два—три часа гость уходит, чтобы в следующий вечер появиться в квартире у другого своего ученика.

Гость этот — Василий Бондаренко. На заводе он мастер по такелажу, после работы — пропагандист.

Когда комплектуют кружки по истории партии, будущим слушателям задают вопрос:

— К кому записать?

И все, кто знает пропагандистов на заводе им. Марти, отвечают:

— К Бондаренко!

В чем же секрет успеха Бондаренко?

Он сделал пропаганду второй своей профессией, наряду с редкой профессией такелажника. Нет того дня, чтоб он, придя с завода, не взялся за книгу. К каждому занятию он упорно готовится. Аккуратно ходит на семинар и на консультацию в Дом партучебы. Никогда не выступает без подготовки.

— Методика у меня, — рассказывает Бондаренко, — активная... Выделяю коренные вопросы и говорю:

— Разберите!

Слушатели поочередно разбирают коренные вопросы, выясняется, кто успевает и кто отстает. А когда выясняется, кто отстает, Бондаренко берет учебник и идет к нему домой.

Он побывал дома у всех своих слушателей, чтоб выяснить, что мешает им в изучении истории партии. У некоторых он засиживается часа по три, вместе читает, беседует с ними. Вот, например, Сима Полаученко, жена убитого кулаками партизана. Она кандидатка в члены партии. Погружена в домашние заботы. Трудно ей даются занятия. Бондаренко помогает ей. А вот другой пример—Лукачевский. Он занимался хорошо, но вдруг не явился на занятия. Бондаренко — к нему домой. Нашел своего слушателя на печке. Комната без мебели. Детей — пятеро, жена больная. А сам Лукачевский — чернорабочий.

На другой день отправился к начальнику цеха и попросил:

— Назначьте Лукачевского в мою бригаду, получим его, и он будет зарабатывать вдвое больше.

— В бригаде будет шум! — возразил начальник.

— Я отвечаю.

Бригада действительно зашумела, когда узнала, что в бригаду по такелажу взяли необученного человека.

Тогда Бондаренко собрал бригаду и повел ее к Лукачевскому домой.

— Посмотрите, как живется нашему товарищу! — сказал он. И все согласились:

— Надо помочь!

Лукачевский стал зарабатывать вдвое больше. Но Бондаренко на этом не остановился, а позвонил в школу, где учатся дети Лукачевского, потребовал, чтоб им помогли. Им стали давать бесплатные обеды и завтраки. Кроме того, Бондаренко добыл для Лукачевского два бесплатных билета в сад техники, где бывают кино, концерты. Кончились для Лукачевского дни нужды. Первого мая он явился к Бондаренко и сказал ликующе:

— Посмотри, какой я себе костюм справил!

Такова методика пропагандиста Бондаренко. Он интересуется слушателем не только на занятиях кружка, но и дома, и не только тем, что он не успевает, но и почему не успевает. Он не только пропагандирует, а добивается условий, при которых пропаганда становится наиболее доходчивой.

Г. КИШ.

Гор. Николаев.

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ БЫТА

В СССР имеются все предпосылки для широкого внедрения электричества в быт. Мы имеем высоко развитую промышленность, способную выпускать электробытовые приборы и аппараты. Растет число электростанций, ежегодно увеличивающих свою мощность и длину сетей. Появился и пред'являет свои требования потребитель бытовой электроэнергии.

Электричество теперь применяется для приготовления пищи, вентиляции помещений, нагрева и кипячения воды, для всех процессов стирки, высасывания и выбивания пыли, нагревания помещений, охлаждения продуктов и т. д. Оно освобождает человека, и прежде всего женщину, от изнурительной работы и траты большого количества времени на домашние нужды.

Наибольшую роль в домашнем быту играет электронагрев — применение электричества как источника тепла. В электроприборе мы получаем высокотемпературное тепло без пламени. В смысле гигиеническом и с точки зрения безопасности электронагрев не имеет себе равных. Электрическая кухня не дает дыма и копоти. Электричество не может явиться причиной отравления и не портит воздуха, как это имеет место при газе.

При электричестве значительно упрощается работа. Для примера возьмем электрический стиральный аппарат, выпущенный в 1933 г. Академией коммунального хозяйства. Он стирает белье без всякого участия человеческого труда. Он совершенно не имеет движущихся частей и состоит из бака для белья, который подогревается электрической плиткой. Особое устройство внутри его создает периодически бьющий фонтан горячей мыльной воды, основательно промывающий заложенное белье. Аппарат приключается к сети на несколько часов, обычно на ночные часы, когда электрическая энергия может продаваться по дешевой цене, и работает без всякого надзора. Он полностью или частично разгружает женщину от одной из самых тяжелых, неприятных и длительных работ в домашнем хозяйстве—от стирки.

Электрификация позволяет внедрить в домашнее хозяйство автоматику. Техника создала электронагреватели для приготовления пищи, действие которых в значительной степени автоматизировано. К числу таких приборов принадлежит, например, аппарат для нагревания пищи, представляющий собой электроплиту, прикрытую сверху теплоизолирующим колпаком, играющим роль термоса. После того как температура под колпаком достигнет необходимой высоты, плита автоматически отключается от сети, и пища доваривается без подвода тепла извне, как это бывает в обычном термосе. Такой прибор, как показали опыты, дает большую экономию электроэнергии и позволяет приготовить пищу без надзора.

Имеются также и другие автоматически выключающиеся электроаппараты, как, например, электрические духовки, которые снабжаются часами, автоматически отключающими прибор после устанавливаемого промежутка времени.

Успех электрификации быта зависит от наличия на рынке достаточного количества подходящих по конструкции, прочных и дешевых электроприборов. До настоящего времени у нас этому делу еще не уделено достаточного внимания. Изготовляемые нашей электропромышленностью бытовые электроприборы маломощны, дороги и недолговечны. Продукция и по ассортименту, и по количеству далеко не удовлетворяет спроса. Электронагревательных приборов нехватает. Рынок заполнен кустарной продукцией, скверной по качеству, иногда в применении опасной для здоровья, дискредитирующей самую идею электрификации быта. В качестве примера укажем на многочисленные типы лопаток и спиралей для нагрева мелких порций воды. Они иногда отравляют нагреваемую воду и обычно перегорают после нескольких дней работы.

Широко продается электрифицированный фарфоровый чайник изготовления фарфорового завода в Чудове, Ленинградской области. Это—обычный фарфоровый чайник, в который опущена открытая нагреваемая током спираль, навитая на выступ, имеющийся в крышке. Когда при нагреве воды в таком чайнике верхние слои ее уже доведены до кипения и из чайника валит пар, нижние слои воды имеют температуру не выше 50—60 градусов.

Несмотря на этот органический дефект и высокие цены (около 25 руб. за штуку), такие чайники все же находят покупателей.

Между тем у нас есть все данные, чтобы поставить производство электроприборов на надлежащую высоту. Наша страна обладает первоклассным сырьем для изготовления электробытовых приборов — асбестом, слюдой и т. д. Металлургия в состоянии снабдить нас специальными сплавами. Наши конструктора могут создать первоклассное оборудование для бытового электроснабжения.

В чем же причина нашего отставания в этой области?

В пренебрежительном отношении к производству бытовых приборов. Электронагревательные приборы при кажущейся своей простоте требуют большой и трудной конструктивно-расчетной работы и тщательного изготовления. Слепое копирование заграничных образцов не всегда может привести к желанной цели. Целый ряд приборов должен быть переконструирован. Их надо удешевить, приспособить к особенностям нашего быта.

Работы Академии коммунального хозяйства показали, что при надлежащей постановке научно-исследовательских изысканий мы сможем быстро освоить бытовые электронагревательные приборы. Лаборатория академии (руководители—проф. Н. А. Артемьев и инж. И. Р. Рипп) сконструировала и передала промышленности комплект электронагревательных приборов высокой эффективности, изготовленных из советских, по преимуществу недефицитных, материалов. Для фабрик-кухонь, столовых, санаториев Академией построены и уже работают на производстве электрическая кухонная плита, духовой шкаф и варочный котел. Эти приборы представляют собой новые конструкции, во многом превосходящие заграничные образцы. Для индивидуального быта Академией сконструирована электрическая плитка, по своей мощности вполне заменяющая примус. Массовое производство плиток в настоящее время налаживается на одном из заводов Наркомхоза РСФСР.

Электрификация домашнего хозяйства считается американскими электростанциями настолько выгодной, что многие из них не только выполняют за свой счет проводку у абонентов и дают ссуды на приобретение приборов, но даже находят возможным предоставить потребителям приборы по цене ниже себестоимости.

В СССР наибольшего развития электрификация быта достигла в Ленинграде. Ленэнерго еще в 1930 году приступил к внедрению электрической энергии в быт. Для этой цели был введен специальный пониженный тариф на электричество, расходуемое для бытовых целей. Организована выставка приборов и издана брошюра по электрификации быта. Позднее была оборудована мастерская для ремонта бытовых приборов. Все эти мероприятия повлекли за собой быстрый рост числа абонентов. К январю 1931 г. их было 303, а к 1 августа прошлого года—32.185. Главным образом применяются следующие приборы: чайники, кастрюли, плитки и спирали для нагрева небольшого количества воды. Реже встречаются отражательные печи, сковородки, духовки и другие виды приборов.

В нашем распоряжении нет данных по Москве. Но можно уверенно сказать, что здесь электрификация быта получила значительно меньшее развитие, чем в Ленинграде. Бытовой абонент встретил не вполне дружелюбное отношение у руководителей московского электроснабжения. Несмотря на то, что Главэнерго и президиум Мособлисполкома еще в 1931 году утвердили специально пониженные тарифы для бытовых целей, эти постановления не были доведены до сведения широких кругов потребителей. Мосэнерго не последовал примеру Ленинграда в смысле организации обслуживания бытовых абонентов. В апреле 1934 года специальный тариф был отменен. Потребители, установившие у себя электрические приборы в расчете на дешевую электроэнергию, оказались обманутыми. И все же большинство абонентов не отказалось от применения электричества, несмотря на его повышенную высокую цену.

По данным Ленэнерго, каждый электронагревательный бытовой прибор экономит государству не менее 50 литров керосина в год. Электрифицируя быт, мы высвобождаем топливо, в котором нуждается наше сельское хозяйство и промышленность, расходующие керосин.

Инж. В. ЛЕВИ.

Третий всесоюзный конкурс шахт

Итоги соревнования шахт за первое полугодие свидетельствуют о том, что большинство шахт включилось в конкурс формально, не выполняя обязательств, а шахты Кузбасса и Караганды не принимают участия в конкурсе совсем.

План добычи угля не выполняется. Ни один угольный бассейн, в том числе и Донбасс, не выполнил плана первого полугодия. Из 10 трестов Донбасса только два—«Артемуголь» и «Свердловуголь»—выполнили полугодовой план угледобычи. Только 92 шахты из 324 в Донбассе выполнили план добычи за первое полугодие.

Между тем опыт работы лучших шахт, выполнивших и перевыполнивших все показатели конкурса в тех же условиях и при тех же трудностях, что и на других шахтах, говорит о том, что нет никаких об'ективных причин невыполнения плана.

Шахта имени ОГПУ треста «Шахтантрацит» (заведующий шахтой тов. Резников, партийный организатор тов. Князев, председатель шахткома Мерчанский), занявшая первое место в Союзе в первом туре третьего конкурса, выполнила полугодовой план добычи угля на 101,8 проц. Производительность труда на 5.2 проц. и производительность электровозов на 28.2 проц. выше плана. Производительность электровозов на шахте рекордная (во втором квартале 32.800 тонно-километров на работающий электровоз в месяц). План подготовительных работ выполнен на 112,8 проц. Себестоимость на 5.8 проц. ниже плана. С 1 июня шахта имени ОГПУ отказалась от плановой государственной дотации.

Второе место в Союзе заняла шахта имени Артема треста «Шахтантрацит». План общей добычи угля за полугодие шахтой выполнен на 107,1 проц. Производительность труда—на 10.9 проц., производительность тяжелых врубовых машин—на 1.2 проц. и электровозов на 26 проц. выше плана. Себестоимость угля ниже плановой на 5.4 проц.

Третье место заняли шахта «Ильич», треста «Калиновуголь», выполнившая полугодовой план добычи на 103.4 проц., и шахта № 3 «Краснодон», выполнившая на 111.0 проц. план первого полугодия. План подготовительных работ шахтой выполнен на 161.1 проц., а себестоимость на 6.2 проц. ниже плана. Шахта № 3 «Краснодон» отказалась от части плановой дотации. Эта маленькая шахта показывает образец большевистской работы.

Хороших показателей достигли также следующие шахты Донбасса: шахта № 29 Петровская, треста «Сталинуголь», шахта № 1 им. Чубыряна, «Сталинуголь», № 2 — Лотиковская, «Ворошиловуголь», № 2 — 3 им. Дзержинского, «Свердловуголь», и другие.

Ряд шахт, имевших хорошие показатели во втором всесоюзном конкурсе в 1934 г., в третьем конкурсе потерял завоеванные ими позиции. Прежде всего это относится к шахте № 22 имени Кирова (Голубовка), занявшей в прошлом конкурсе первое место среди старых шахт Союза. В первом полугодии текущего года план общей добычи эта шахта выполнила на 99.3 проц., а план подготовительных работ — лишь на 77.5 проц.

Из шахт Подмосковного бассейна лучших показателей достигла шахта № 12 Балаховская, треста «Тулуголь».

Первое место среди шахт новостроек заняла шахта № 2 «Артем», треста «Шахтантрацит», выполнившая план капитальных работ за первое полугодие на 112.4 проц.

ОБЗОР ПЕЧАТИ

БЕСПРИЗОРНАЯ ГАЗЕТА

...Красивый особняк в центре города Актюбинска радует взоры прохожих. У под'езда черная мраморная вывеска. Надпись на ней гласит: **«Редакция газеты «Актюбинская правда».**

75 сотрудников населяют просторные, светлые и богато обставленные кабинеты огромного корпуса. Коллектив, вооруженный новейшей техникой, делает замечательную, популярную в массах газету. Ежедневно шесть страниц большого формата. Тираж газеты стремительно идет в гору и уже достиг ста тысяч...

Пусть краткая, но интригующая повесть эта о хорошей газетной жизни не тревожит завистливых редакторов. Молва о расцвете актюбинской газеты явно преувеличена. Точнее: все сказанное выше — легенда.

Мечтательному молодому актюбинскому журналисту тов. Ионову опостылели неприглядные редакционные будни. И однажды совершил он прыжок в будущее. В ярких, оптимистических красках нарисовал завтрашний день своей газеты. Все, что видела его фантазия, он выразил на страницах редакционной стенной газеты в форме рассказа о прекрасном сновидении.

Когда стенновка увидела свет, почти прекратился регулярный выход «Актюбинской правды». Еще в мае и июне актюбинцы, не лишенные чувства юмора, назвали свою газету вечерней. Газету печатали во второй половине дня, а то и вечером. 2, 3, 16 и 17 июля газета вовсе не выходила «из-за отсутствия электроэнергии в типографии в связи с ремонтом электростанции». Многие июльские номера вышли с опозданием на 2—3 и даже 5 (пять!) суток.

Когда опоздания измеряются сутками и сотнями часов, газетообразные листы перестают быть газетой. Нарушаются всякие нормы, исчезают понятия о календаре и времени, притупляется всякое чувство ответственности.

Мудрено ли, что газетные страницы заполняются случайным ворохом материалов, утративших свою свежесть и значение. Из тощего портфеля извлекается все, что добрый почтальон принес... Люди, оторванные от жизни своего города, своей области, стряпают засушенные, пережеванные подборки. Писем редакция получает ничтожно мало. Кадры селькоров давно растеряны. Выручают обилие официальных материалов и перепечатка. Иначе газета не вышла бы, но уже не из-за отсутствия электроэнергии, а из-за отсутствия материалов.

Мало пишут работники аппарата — в среднем по нескольку десятков строк в номер. Мало... но плохо и неряшливо. Отделы сдают секретарю и редактору сырой материал. Небрежно выправленные оригиналы с ошибками попадают в типографию. Наборщики и корректора равняются по редакции. И газета пестрит опечатками, ошибками, ляпсусами.

— Типография нас подводит, — жалуются товарищи из «Актюбинской правды». Газету, мол, набирают ученики. Посочувствуем редакционному коллективу. Тяжело выпускать газету силами учеников. Но корень зла отнюдь не в том, что ученики набирают газету, а в том, что делают газету безответственные люди, неучи, упорно не желающие повышать свою квалификацию.

В аппарате редакции—18 сотрудников. «Большинство работников не читает не только художественной литературы, но даже газет» (из передовой статьи стенгазеты «За большевистского журналиста»). В беседе с секретарем обкома тов. Досовым некоторые сотрудники не могли назвать ни одного советского писателя. Люди часто бравируют своей малограмотностью, неопытностью вместо того, чтобы настойчиво учиться и овладевать техникой.

Актюбинский областной комитет партии уже давно знает, что в редакции не все ладно. Весной, после разоблачения окопавшихся в типографии контрреволюционных двурушников, обком командировал в аппарат редакции 6 человек. Вскоре одного отозвали, трое «уволились по собственному желанию, как несправившиеся с работой».

Вопросы, связанные с положением в газете и типографии, стихийно врывались в повестку дня заседаний бюро обкома. Один ответственный работник подсчитал, что за последние 8—9 месяцев обком вынес 15 решений об «Актюбинской правде» и типографии. В конце июля обком принял очередное, шестнадцатое решение. Он снова постановил укрепить редакцию и освободил от работы заведующего культпропом за плохое руководство газетой.

Предыдущие решения мало помогли. «Актюбинская правда» остается, пожалуй, самой худшей в Союзе областной газетой.

Пока обком не изменит бумажных методов руководства, пока он не приблизит к себе редакцию и не укрепит ее аппарат, пока руководящие работники обкома не станут самыми строгими и требовательными читателями и первыми помощниками газеты, до той поры в «Актюбинской правде» все останется без перемен.

Огромный интерес к докладу тов. Л. Берия

Опубликованный в «Правде» доклад секретаря Закавказского крайкома ВКП(б) тов. Л. Берия на собрании тифлисского партактива «К вопросу об истории большевистских организаций в Закавказье» вызвал исключительный интерес.

В Закавказье организуется широкое изучение этого доклада в политкружках. Парткабинеты Тифлиса устроили прекрасные выставки литературы на тему доклада тов. Берия. В частности, подобраны брошюры и книги старых и новых изданий на грузинском и русском языках, на которые ссылался тов. Берия в своем докладе. На всех крупных предприятиях города открыты консультационные пункты, где руководящие партийные работники дают необходимые справки.

Руководящий партийный актив уже начал изучение доклада в специальных кружках при райкомах партии. Начались также занятия по теме доклада с низовыми агитаторами и пропагандистами, преподавателями в сети комсомольской и профсоюзной учебы.

ПЕРЕД ТЕАТРАЛЬНЫМ СЕЗОНОМ

Театр ВЦСПС

Мы надеемся в начале сезона дать две премьеры: «Глубокую провинцию» — М. Светлова и «Платона Кречета»—А. Корнейчука. Последующими премьерами театра явятся: «Баррикады» — П. Павленко, «История пяти хвостов» — Б. Левина.

Лиризм пьесы М. Светлова, ее поэзия, оригинальность ее построения, глубина внутреннего действия, великолепный и выразительный язык требуют от режиссуры особого подхода. Мыслится новый тип, новый образ спектакля — художественного чтения. Пьесу Светлова нужно не столько сыграть, сколько проникновенно и лирически прочитать со сценических подмостков.

Режиссерская бригада в составе Б. Тамарина, И. Виньяра, Я. Штейна под моим руководством осуществляет этот спектакль в самом тесном контакте с художником Н. А. Шифриным и В. А. Оранским.

Работа над «Платоном Кречетом» увлекает театр ВЦСПС, невзирая на то, что эта пьеса показана и в Москве, и на Украине. Атмосфера советского гуманизма излучается и утверждается «Платоном Кречетом». Исключительная человечность сказывается в образе мыслей, в поведении, в отношении друг к другу, в чуткости и такте действующих лиц, партийных и непартийных большевиков. «Платона Кречета» осуществляют под моим руководством режиссер Самуил Марголин и режиссер-ассистент А. Мелузов. Художник спектакля В. Г. Меллер.

К «Баррикадам» П. Павленко театр ВЦСПС готовится уже в течение 2 лет. В непрерывном контакте с режиссером этого спектакля С. Марголиным писалась и создавалась пьеса. Для нашего театра это органическая тема, продолжение той творческой линии, которую мы начали первой постановкой театра—«Матросы из Катарро» — Ф. Вольфа и В. Вишневского.

Художником «Баррикад» является В. Г. Меллер. Композитор Б. С. Шехтер.

«История пяти хвостов» будет выпущена режиссерами И. Виньяром и В. Тамариным в течение этого же сезона.

Художественный руководитель театра ВЦСПС АЛЕКСЕЙ ДИКИЙ.

—o—

АРТИСТЫ БОЛЬШОГО ТЕАТРА В ГОСТЯХ У КРАСНОАРМЕЙЦЕВ

Бригада артистов Государственного академического Большого театра использовала свой очередной отпуск для художественного обслуживания частей Забайкальского военного округа. В состав бригады входили: М. Г. Кауфман (руководитель бригады), Е. Л. Садовников (пом. руководителя), солисты оперы: Л. А. Баклина, О. А. Седых, П. Т. Киричек, М. Д. Михайлов, Ф. П. Федотов; солисты балета: С. Н. Головкина, Н. Г. Конюс, Г. А. Могилевская, Г. И. Егоров, А. М. Руденко; солисты оркестра: И. М. Буравский, С. И. Калиновский и пианист А. Д. Цейтлин.

По первоначальному плану бригада должна была дать 28 концертов, но в виду исключительного интереса красноармейских масс к оперному искусству дано было 38 концертов.

Наряду с устройством концертов бригада инструктировала руководителей красноармейского самодеятельного искусства. В некоторых частях были проведены специальные беседы о постановке хоровых и струнных кружков, устроены показательные уроки танцев и т. д.

Всюду артистов встречали весьма тепло и окружали большим вниманием.

В приказе командующего войсками Забайкальского военного округа говорится:

«Пребывание бригады и ее работа в частях были для нас большим художественным праздником, имеющим неоценимое значение для художественного воспитания наших бойцов и командиров и для организации их отдыха. От имени бойцов, командиров и политработников округа об'являю благодарность всему составу шефской бригады и премирую каждого мелкокалиберной винтовкой».



Абдувакиль Исаев — старый узбекский художник восточного орнамента — рисует 50 лет. До революции разрисовывал мечети и байские дома. Теперь работает над оформлением ташкентского Дворца пионеров.

Фото М. Пенсона.

XV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФИЗИОЛОГИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС

Рождение дыхания

(По телефону от специального корреспондента «Правды»)

Посреди маленькой аудитории Военно-медицинской академии стоит громоздкая ванна. Ее обступили «операторы», и весь стиль этого зрелища — операционный. На полотенцах разложены щипцы и пинцеты, хирург бросил в урну окровавленный комок ваты. Забинтованная голова кого-то или чего-то лежащего в ванне вдруг дергается, и заботливая рука ассистента капает на марлю новую дозу наркоза.

Когда, наконец, белые халаты расступились и взгляду открылась ванна, мы увидели странное зрелище. Если б не глубокая внутренняя красота опыта, позволившего нам заглянуть в тайны жизни, если б не знаменательный для советских ученых вывод из него, можно было бы назвать это зрелище не только странным, но и отвратительным. Перед нами лежало на спине огромное тело свиньи-роженицы. Раскинутые четыре ноги ее крепко привязаны веревками. Живот зияет кровавой крестовиной хирургически произведенного кесарева сечения. Матка свиньи с живыми плодами вынута и лежит снаружи.

Старый профессор Баркрофт, один из пяти главных докладчиков конгресса, а сейчас демонстратор этого опыта, вскидывает на зрителей свои ясные и добрые голубые глаза из-под мохнатых бровей. Губы жуют по-стариковски скупые, но удивительно точные и простые слова об'яснения. Мы их считываем глазами с английского текста, розданного всем присутствующим.

Что же это за опыт? В тайне рождения живого существа есть одна минута (или один миг), когда плод, дышащий в чреве матери кислородом ее крови, притекающей из пуповины, должен начать дышать самостоятельно. Это один миг — как подсмотреть его механизм? Как происходит он? Чем сопровождается?

Проф. Баркрофт «остановил время». Он искусственно воспроизвел акт рождения, искусственно воспроизвел вышеупомянутый переход и не только раскрыл с подкупающей ясностью его механизм, но и закончил свой опыт блестящим обобщением, чем на конгрессе нас редко баловали.

Движением хирурга он поднял лезвие и осторожно разрезал матку. Розовое тело плода, маленький чудесный поросенок, словно вылепленный из марципана, с миниатюрными копытцами, хвостиком и пятачком, мягко вывалился из матки. Длинная, темная кишка пуповины лентой скользнула за ним. Поросенок лежал сейчас без движения, все еще питаемый кровью через пуповину. Приложив к ней палец, проф. Баркрофт отметил ее пульсацию.

Настала вторая стадия опыта: воспроизвести на глазах у зрителей короткий момент перехода от этого пассивного, «кровяного» дыхания плода к механизму самостоятельного, легочного дыхания и показать, что именно совершается в плоде в этот кратчайший миг перехода на «самообслуживание».

Проф. Баркрофт воспроизводит перед нами этот момент дважды и по-разному. Первый раз он пережимает кровеносные сосуды пуповины и тем мешает доступу кислорода от матери. Второй раз он впрыскивает в кровь плода гидроксиламин, который превращает гемоглобин крови в метагемоглобин (соединение гемоглобина, неспособное поглощать кислород, а следовательно и питать кислородом кровь). Иными словами, Баркрофт вынуждает плод к переходу на «самообслуживание» сперва механическим, а потом химическим путем.

И тут «открытою тайной», по любимому выражению Гете, раскрывается перед нами замечательное событие, обычно недоступное для наблюдения. Лишенный притока кислорода через кровь плод «умирает»: он на глазах у всех присутствующих делает резкую судорогу смерти. Но умирание и есть тот чудесно рассчитанный биологический механизм, который буквально выбрасывает плод назад в жизнь, потому что через судорогу смерти поросенок неизбежно втягивает в свои легкие кислород и оживает. Мгновенно приспособляясь через катастрофу к новому положению вещей, поросенок начинает дышать легкими. Мы видели этот механизм живого процесса так же наглядно, как если бы нам демонстрировали механизм автоматической защиты Реле. И что самое замечательное, — английский ученый тут не остановился, а дал глубоко нам близкое диалектическое обобщение. Он назвал революционный акт приспособления плода к новому условию дыхания особой формулой: «Через смерть плода — рождение поросенка».

Жизнь при посредстве судороги смерти! Как мы приблизились тут на кратчайший миг к границам познания механизма смерти и жизни!

МАРИЭТТА ШАГИНЯН.

КОНКУРС НА ЛУЧШУЮ ПЕСНЮ

Застольная песня

В большую семью кругового стола
Нас дружба сегодня снова свела.
Мы солнцем и песней владеем по праву,
Наследники хмурых отцов.
Поднимем же песню за дружбу и славу,
За кровное братство бойцов.
За нашей границей в тюремной ночи
Суд и расправу творят палачи.
Там гордые братья шагают упруго,
Под выстрелом сердце держа.
Поднимем же песню за дальнего друга
На той стороне рубежа.
На битвы за счастье советской земли
С нами отважные девушки шли.
Мы вместе шагали под градом картечи
В суровые годы войны.
Поднимем же песню за молодость встречи,
За девушек нашей страны.
Мы каждое утро навстречу гудку
Мирную песню приносим станку.
Но если борьба позовет коммунара,
На спуске не дрогнет рука.
Поднимем же песню за меткость удара,
За строгую зоркость штыка.

А. СУРКОВ.

ХОР СТАРЫХ РАБОЧИХ «ПРОЛЕТАРКИ»

«Было нас восемнадцать, стало сорок. Сначала звали, убеждали итти в хор, теперь *с разбором принимаем. Желающих слишком много»*,—рассказывает о работе хора народной песни организатор его, активистка общежития № 47 калининской фабрики «Пролетарка», Елена Ивановна Яковлева.

Замечательно начинание 47-го общежития калининской «Пролетарки». Хор—одно из многих культурных начинаний, освобождающих обитателей общежития от насажденных некогда фабрикантами Морозовыми привычек к пьянству, грязи, сквернословию, — это уже новое, взращенное революцией.

Музыкальный руководитель хора—общественник, выделенный хоровым кружком фабрики «Текстильщик» тов. Мартьянов—гордится 266 выступлениями, которые хору пришлось сделать за десять месяцев работы еще в 1933 году.

Хору—три года. Хор знатен не только у себя на фабрике. Он выступает по радио и в Центральном парке культуры и отдыха в Москве.

—o—

СТРАНА МЕДИ, ЗОЛОТА, УГЛЯ, ВОЛЬФРАМА

АЛМА-АТА, 15 августа. **(Радио спец. корр. «Правды»).** В Казахстане широко развернулись геологические разведки. В них втянуты не только специалисты, но и геологи-любители: студенты, рабочие, врачи, инженеры, учителя. В прошлом году в районе Талгарского пика — самой высокой точки Заилийского Ала-Тау — участники геологического похода нашли вольфрам и молибден.

В этом году в геологическом походе приняли участие экспедиции казахстанского филиала Академии наук, которые нашли в нескольких километрах от Прибалхашстроя залежи вольфрама. В Карагандинской области, у Тургая, обнаружены и разведаны этим летом месторождения сурьмы, по мнению ряда специалистов, самые богатые в СССР.

Казахстан богат медью, золотом, вольфрамом, углем, нефтью. Это хорошо знают геологи, но об этом плохо осведомлено население. Филиал Академии, имеющий богатые коллекции, не может развернуть экспонаты своего геологического музея. Отделы ботаники, зоологии, геологии и истории теснятся в одном этаже небольшого двухэтажного здания.

Ш. НЮРЕНБЕРГ.

МАЛЕНЬКИЙ ФЕЛЬЕТОН

Подьячие

Почтенный тифлисский нотариус Глонти, облаченный, несмотря на жару, в крахмальную манишку и черный сюртук, отдувался в своем кабинете и жадно глотал освежающее мацони.

Нотариусу было скучно... За весь день в его контору не забрел ни один деловой клиент. Жарко. Какие тут дела?

Вдруг распахнулась дверь, и в кабинет влетел юркий человечек, снял шляпу и церемонно поклонился.

— Я имею удовольствие видеть прославленного нотариуса Глонти? Очень приятно. Разрешите представиться. Киквадзе... Мелкиседек Галахович Киквадзе. Мне необходимо сегодня же засвидетельствовать две доверенности...

Нотариус с театральной медлительностью надел очки и величаво принял бумаги, украшенные государственным гербом.

— Имейте в виду, — изрек он, — что высокое назначение нотариуса заключается в том, чтобы, свидетельствуя акты, придавать им характер юридической достоверности. Давайте не спеша прочитаем ваши бумаги. Да будет вам известно, что мы обязаны судить о законности акта не по внешним только признакам (нет ли кляксы), но и по внутреннему смыслу, удостоверяясь при сем, не направлен ли оный документ в обход закона.

В одной доверенности было сказано:

«Мелкиседек Галахович Киквадзе уполномочен управлять, заведывать и распоряжаться всем вообще принадлежащим товариществу имуществом: продавать, закладывать все имущество в полном составе, кредитоваться на суммы по личному усмотрению во всех кредитных учреждениях, государственных, общественных, частных, местных и иностранных, и у частных лиц, совершать и подписывать акты укрепления имений, оставляемых с торгов...»

— Все в полном соответствии с законом, — закивал головой нотариус, — посмотрим вторую доверенность.

«...Кредитоваться на суммы по его личному усмотрению, иметь хождение во всех без из'ятия таможнях, ходатайствовать во всех инстанциях, не исключая высших государственных установлений, у должностных лиц всех ведомств и наименований, а также в иностранных консульствах и миссиях...»

— Поздравляю, Мелкиседек Галахович, с высоким доверием, выраженным вам в этих актах, — привстал с кресла нотариус Глонти и тут же без дальних слов засвидетельствовал обе доверенности.

И приключилось это последнее обстоятельство, несмотря на то, что Глонти вопреки ожиданию вовсе не «господин нотариус», а «товарищ нотариус» и носит он, надо думать, не сюртук, а рубашку-апаш и заседает в советской нотариальной конторе, в столице Советского Закавказья.

К счастью, Киквадзе оказался сравнительно мелким жуликом. Птица сравнительно мелкого полета, он долетел лишь до незаконных операций по перепродаже леса в незаконно организованных им конторах в Казани, Брянске и Москве. Киквадзе получил в Мосснабвинтресте сравнительно небольшую сумму — 65 тыс. рублей за мифический лес.

Конечно, ни леса, ни денег Мосснабвинтрест не увидел... Кто же вооружил Киквадзе, как отмычкой к государственному сундуку, этими доверенностями?

Первую доверенность подписало какое-то тифлисское товарищество кустарей «Соплис-Муша». Вторую подписал председатель Тифлисского горсовета тов. Пачулая. По этому документу Киквадзе мог продать хоть весь Тифлис.

Чем руководствовался Тифлисский горсовет, выдавая такую доверенность жулику, нам неизвестно. Но невольно возникает сомнение:

— Как можно назвать советским учреждением нотариальную контору, в которой всякую ветхую фильькину грамоту можно безнаказанно оформить государственной печатью?

В. ХАНДРОС.

ПРЕСТУПНИК В РОЛИ ОПЕКУНА

(Письмо группы рабочих и служащих)

Известно, что отдача детей на воспитание опекунам применяется у нас с большой осторожностью. Опекунами могут быть только тщательно проверенные люди.

Вот эта-то задача тщательного подбора опекунов не понята в сокольническом отделе народного образования (Москва).

В жакте № 24, по Просвирнинскому переулку, жил Назаров. В прошлом Назаров—служитель культа, затем — притоносодержатель. Судился и отбывал наказание. Его жена осуждена за сводничество и другие темные дела. Этой-то семье Назаровых сокольнический отдел народного образования доверил воспитание Кима Гнездова.

Общественность дома, правление жакта и жильцы много раз писали об этом заведующему отделом народного образования и в районный народный суд, но инструктор сокольнического отдела народного образования Эпштейн встала на защиту Назарова.

КОРУНКОВ, ПАГЕЙ и другие.
(Всего 10 подписей).

ПО СЛЕДАМ МАТЕРИАЛОВ «ПРАВДЫ»

«ИСКЛЮЧАЮТ ПАЧКАМИ»

Обсудив статью в «Правде» от 25 июля «Исключают пачками», Пензенский городской комитет партии признал совершенно правильным указание на невнимание горкома к сбору членских партийных взносов и контролю за переводом денег на текущий счет Куйбышевского крайкома.

Инструкторам горкома поручено проверить общественную активность лиц, исключенных из партии за неплатеж членских взносов, выяснить в беседах с ними причины механического выхода из партии и о результатах доложить на бюро горкома.

Начата проверка порядка уплаты членских взносов, состояния учета и своевременности внесения сумм на текущий счет крайкома.

„ЗАВТРА СУДЬЯМИ БУДЕМ МЫ“ РАССКАЗ

Последний раз в этот день загорелись по обе стороны спасителя свечи, свидетельница приводится к присяге.

— Я клянусь...

— Я клянусь...

— Богом...

— Богом...

Женщина эта была свидетельницей обвинения, Элиза Ниддельмейер, сорока пяти лет, замужняя, родом из Граца. Фрау Ниддельмейер рассматривала сухой приоткрытый рот с золотыми пломбами, подсказывавший ей слова присяги.

— Всевидящим и всемогущим...

— Всевидящим и всемогущим...

Женщина перевела глаза на распятие, ярко начищенное, как у нее дома дверная ручка.

— Что я буду говорить только правду...

— Что я буду говорить только правду...

Глаза Виллашека вспыхнули, спины слушателей выпрямились. Фрау Ниддельмейер прищурилась.

Старик потушил свечи. Все сели. Вдруг стало заметно, что в зале уже смеркается. Виллашек видел в окно, как среди ветвей каштанового дерева гаснут свечи цветов. Его сердце забилось: наступал вечер жизни.

— Итак, фрау Ниддельмейер, вы видели из окна вашей кухни все те события, разбором которых мы сегодня заняты?

Фрау Ниддельмейер заговорила. Сначала медленно, точно все еще принося присягу, затем быстрее, как говорила обычно; она равномерно повертывала лицо то к судьям, то к присяжным:

— Из окна моей кухни, господа присяжные, мне действительно видно все. То-есть, конечно, только зимой. Начиная с апреля, когда распустятся каштаны, мне видно, конечно, далеко не все. Но в феврале, господи боже, перед нами все, как на ладони.

— Следовательно, от вас видно всю улицу Бургмайер?

— Улицу Бургмайер! От меня видна даже насыпь!

Обвиняемые с ужасом поняли, как опасна эта фрау Ниддельмейер, нечомерно гордая тем, что из ее кухонного окна слишком далеко видно.

— Значит, вы в понедельник, двенадцатого февраля, находились в своей кухне?

— Да, я готовила полдник для мужа и зятя, то-есть для жениха моей дочери Штеффи. Голова у меня шла кругом от того, что порассказали мужчины. И вот, разрезаю я пополам яблочный штрудель, который остался от обеда, и вспоминается мне фрау Хольцер оттого, что я с ней как раз перед обедом о штруделе говорила. И думаю: интересно, как поведут себя ее двое мужчин, которые всегда хорохорятся, — как поведут они себя теперь, когда дело пошло всерьез. Ну, чуть черта помянешь, он тут как тут; смотрю, а оба Хольцера и идут по улице Бургмайер к виадуку, идут с патронами да винтовками, а с ними старик Вебер. И я глазам своим не верю, с ними еще этот оборотень Виллашек.

Защитник Виллашека крикнул чересчур молодым, не подчиняющимся ему голосом:

— Стойте, фрау Ниддельмейер, у всех четырех были винтовки?

Председатель сказал:

— Но, дорогой герр доктор, это же неважно. Виллашек давно все рассказал на допросе.

Фрау Ниддельмейер продолжала:

— Только я подумала, куда это они идут, все четверо вдруг останавливаются. Да, и трое прицеливаются. Не успела я подумать, во что же это они целятся, как они уже выстрелили.

— Вы видели жандарма до того, как в него стреляли?

Женщина выставила ногу в начищенном черном полуботинке. Она как раз в это время повернулась к присяжным.

Защитник крикнул:

— На каком расстоянии от отряда лежал жандарм?

Фрау Ниддельмейер продолжала:

— Приблизительно — как отсюда до двери. Он лежал на животе. Тут Виллашек вырвал у старика Вебера винтовку и выстрелил в жандарма.

Виллашек сделал движение. Защитник коснулся его плеча. Виллашек не стряхнул его руки, может быть, потому, что был рад прикосновению хоть чьей-нибудь руки. Гневу было слишком тесно в его сердце.

Фрау Ниддельмейер продолжала:

— Затем он снова вернулся к остальным, винтовку он оставил себе, и все четверо ушли.

Виллашек задыхался. Он уже чувствовал, как вокруг его шеи обвивается веревка. А если не веревка, то двенадцать лет тюрьмы, а это — еще ужаснее. Это значит, не удушить, а медленно раздавливать. Виллашек засунул большой палец в рот и укусил его.

— Сколько же времени лежало тело жандарма?

— Я тогда побежала в комнату и позвала своего мужа. Улица была пуста, а жандарм так и лежал. Мы много раз подходили к окну и смотрели вниз. А потом началась стрельба, и мы позакрывали все ставни. А позднее, когда мы опять их открыли, все было уже совсем по-другому. Около виадука стояли солдаты, жандарма убрали, а к забору, где он раньше лежал, был приколот флажок.

— Теперь суммируем вкратце все то, что показала под присягой последняя свидетельница, фрау Ниддельмейер. Слушайте внимательно, фрау Ниддельмейер.

И председатель изложил суть выслушанных показаний.

Виллашек поднял голову. Он вдруг успокоился. Его охватила мрачная гордость оттого, что он погиб окончательно. Он посмотрел вокруг. Большой голубой зал, высокий белый потолок. Никогда еще с тех пор, как он был в последний раз в церкви, над ним не сверкало столько света. Вдруг в первый раз с тех пор, как он был арестован, его, как тоска по родине, охватили воспоминания, с отчаянием рвалось его сердце туда, обратно в февраль, в бои шуцбунда, в покинутые округа непоколебимого мужества и высоких надежд.

Во время вечернего перерыва в здании суда произошло следующее: когда Виллашека вели из зала по коридору, он вдруг почувствовал, как кто-то быстро сжал его руку, сунув ему бумажку. Что это? Он невольно согнул пальцы. Он засунул кусок бумаги в рукав, он прижал локоть к груди. Чья рука коснулась его, он не знал, он даже не мог бы сказать, была ли это рука мужчины или женщины. Он потребовал, чтобы его отвели в уборную. В уборной было темно. Сердцевидное отверстие в двери загораживала спина часового. Виллашек вспотел от ярости, он не мог ничего разобрать. Наконец, часовой немного повернулся, и открылась щелка света.

Буквы наверху листка слились... Миттелексер и Никлас были арестованы, — листовка была отпечатана неопытными руками, иначе Виллашеку было бы легче разобрать начало: «Не каждый может быть Димитровым, но каждый может у него учиться». Затем глаза Виллашека пробежали следующие строки: «Указания для подсудимых, как вести себя на суде». Эти указания опоздали. Однако он понял, что должен служить посредником. Он торопился все запомнить. Внизу листка бледные буквы были еле видны. Хорошо, что Виллашек по первым же словам узнал и самый лозунг: «Сегодняшние подсудимые станут завтра судьями». Виллашек с минуту думал, все ли он запомнил, затем разорвал листовку.

Позднее Виллашек снова сидел на скамье подсудимых. Черные летучие мыши за судейским столом зевали. Присяжные ушли совещаться. Виллашек закрыл лицо руками, но только для того, чтобы спокойно поразмыслить. Потом присяжные вернулись, все встали, чтобы выслушать приговор.

«...Виллашек — двенадцать лет».

Все стояли, словно ожидание чего-то мешало им сесть. Сердце Виллашека билось, и он крикнул:

— Завтра судьями будем мы.

АННА ЗЕГЕРС.

На международные темы

ПОЕЗДКА БЕКА В ГЕЛЬСИНГФОРС

Несмотря на то, что итало-абиссинский конфликт продолжает занимать центральное место в европейской печати, поездка польского министра иностранных дел Бека в Финляндию вызвала оживленные комментарии на страницах газет Парижа, Берлина, а в особенности скандинавских стран. Несколько более сдержанна лондонская печать, но и она проявляет весьма определенный интерес к гельсингфорсским переговорам. Решительно вся зарубежная печать с редким единодушием определила цель поездки Бека и характер происходивших в Гельсингфорсе переговоров. Французская «Тан», лондонская «Морнинг пост», стокгольмская «Стокгольмс тиднинген» и т. д. — все в один голос заявляют, что Бек ставил своей задачей вовлечение Финляндии в орбиту польско-германского влияния, в вдохновляемый Берлином и Варшавой антисоветский блок.

Скандинавская печать, наиболее внимательно следящая за тем, что происходит в районе Прибалтики, уточнила характер происходивших в Гельсингфорсе переговоров и заявила, что речь конкретно шла о заключении морского пакта между Германией, Польшей и Финляндией.

Ни для кого не секрет, что одной из задач, которые ставит перед собой внешняя политика фашистской Германии, в особенности после заключения англо-германского морского соглашения, является превращение Балтийского моря во внутреннее германское озеро. Осуществление этой задачи должно дать германскому фашизму возможность занять господствующие позиции в Прибалтике и облегчить создание антисоветского плацдарма. (Это отлично понимают в Лондоне, и не потому ли так сдержанна и так молчалива сейчас английская буржуазная печать?).

Тот факт, что в Берлине довольны деятельностью Бека в Гельсингфорсе, только подтверждает, что в гельсингфорсских переговорах были затронуты вопросы, весьма интересующие германских руководителей.

Пошла ли Финляндия навстречу польско-германским планам? Опубликованное официальное сообщение об исходе польско-финляндских переговоров не вносит в этот вопрос нужной ясности. Так, например, в вопросе об ориентации внешней политики обеих стран в сообщении говорится:

«При этом было констатировано, что между обоими государствами нет никаких разногласий по вопросу об их интересах, а также по вопросу об ориентации как в настоящее время, так и в будущем».

В эту формулировку очень легко вкладывается толкование о тождественности ориентации во внешней политике Польши и Финляндии. Но в этом случае официальное сообщение противоречит заявлению финляндского министра иностранных дел Хакселя о том, что Финляндия не желает присоединяться ни к каким группировкам государств (см. телеграммы).

Туманный характер официального сообщения, равно как и недостаточно ясные заявления финляндского министра иностранных дел, не дают ответа на вопрос, оказалась ли успешной миссия Бека. Во всяком случае ясно одно: поездка Бека в Гельсингфорс, приезд туда же германских офицеров, поездка германского военного министра Бломберга в Скандинавию — все это внешние проявления активности определенных кругов, отнюдь не являющихся сторонниками укрепления мира в Восточной Европе.

ДЖ. ГОЛЬДХИЛЛ.

Внутриполитическое положение в Германии

АВСТРИЙСКАЯ ГАЗЕТА О ПОЗИЦИИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ РЕЙХСВЕРА

ВЕНА, 15 августа. (ТАСС). Берлинский корреспондент близкой к Шушнигу газеты «Нейигкейтс вельтблатт», ссылаясь на дипломатические круги, сообщает, что «в Берлине серьезно считаются с провозглашением в ближайшие недели диктатуры рейхсвера».

«Политические и экономические противоречия, — пишет корреспондент, — и вытекающее из них всеобщее возбуждение по всей стране настолько обострились, что единственный выход из того чрезвычайно затруднительного положения, в которое попало германское правительство, видят в установлении диктатуры рейхсвера.

В руководящих кругах рейхсвера и прежде всего в генеральном штабе господствует мнение, что рейхсвер не может дальше оставаться на позиции невмешательства в политическую жизнь и равнодушно наблюдать за тем, как развертываются события, влекущие страну к неизбежной катастрофе».

Корреспондент далее подчеркивает, что в руководящих кругах рейхсвера отмечают нарастание волны всеобщего недовольства, находящего проявление в выступлениях крестьян, в обострении борьбы между национал-социалистами и католиками и особенно значительном росте коммунистического движения по всей стране.

«Особенно же большую угрозу, — подчеркивает корреспондент, — представляет собой новый под'ем коммунизма. Коммунисты за последние дни в отдельных районах Германии почти открыто развернули свою пропаганду. На отдельных предприятиях угольной и металлургической индустрии в последние дни на досках об'явлений национал-социалистских организаций расклеивались коммунистические листовки. Удаление этих листовок по требованию национал-социалистских руководителей почти повсюду приводило к острым конфликтам, выливавшимся даже в форму временного прекращения работы на предприятиях».

СТОЛКНОВЕНИЕ РАБОЧИХ СО ШТУРМОВИКАМИ

БЕРЛИН, 15 августа. (Соб. корр. «Правды»). По сообщению «Фелькишер беобахтер», вчера близ Эссена были избиты рабочими три штурмовика, появившиеся в штатском платье, но с национал-социалистскими значками. Один из этих штурмовиков умер от полученных во время драки ножевых ран.

По словам газеты, драка произошла после того, как один из посетителей трактира позволил себе «оскорбительное замечание по поводу национал-социалистских значков». Штурмовики направились к оскорбителю, но за него заступились другие посетители трактира. Произошла свалка, во время которой были пущены в ход ножи. Подоспевшая на помощь штурмовикам полиция арестовала несколько человек.

ПОХИЩЕНИЕ ГЕРМАНСКОГО ЭМИГРАНТА АГЕНТАМИ ГЕСТАПО

ПРАГА, 14 августа. (ТАСС). По сообщению печати, 6 августа на территории Чехословакии в Силезии совершено новое похищение германского эмигранта агентами германской тайной полиции—Гестапо.

Близ границы с Германией на двух германских эмигрантов напали 15 агентов. Одному из эмигрантов удалось бежать, а другой был уведен в Германию.

ИТАЛО-АБИССИНСКИЙ КОНФЛИКТ

ОБРАЩЕНИЕ АБИССИНИИ В ЛИГУ НАЦИЙ



(По телефону от парижского корреспондента «Правды»)

ПАРИЖ, 15 августа. Генеральный секретариат Лиги наций сообщил членам Совета Лиги наций содержание письма, полученного [illegible] в Лигу наций.

В письме указывается, что, несмотря на [illegible] Восточную Африку.

В письме указывается, что в Абиссинии не имеется заводов, производящих вооружения, и что абиссинское правительство сейчас поставлено в полную невозможность добыть за границей средства защиты. Повсюду, куда оно обращается, оно наталкивается на [illegible].

Абиссинский представитель ставит вопрос: [illegible] допустит ли он продолжение этой неравной борьбы между двумя членами Лиги наций?

* * *

Как сообщают из Женевы, швейцарский федеральный совет запретил «международный конгресс борьбы против итало-абиссинской войны», который должен был открыться 15 августа в Базеле. Иностранным делегатам отказано в визах. [illegible] будет предложено выехать из Швейцарии.

По сообщению из Рима, в Италии мобилизованы [illegible] категории призывов 1911 и 1913 гг., а также все категории призыва 1914 года.

Михайлов.

* * *

ПАРИЖ, 15 августа. (Соб. корр. «Правды»). В дипломатических кругах Парижа утверждают, что [illegible] беседы английских делегатов с Лавалем касались лишь общих вопросов [illegible].

По сообщению агентства «Радио», Италия продолжает отправку военных материалов и войск в Африку. Вчера отправлен из Неаполя пароход с военными материалами. Вчера же отбыл пароход с 2 тыс. солдат.

Как сообщают из Лондона, в ответ на некоторые военные меры, принятые итальянцами на островах Додеканеза, английские власти приступили к реорганизации и усилению противовоздушной обороны на острове Мальте. В Египте мобилизованы дополнительно 2 батальона.

Михайлов.

ПОЛЬСКО-ФИНЛЯНДСКИЕ ПЕРЕГОВОРЫ

Заявление финляндского министра иностранных дел

ГЕЛЬСИНГФОРС, 14 августа. (ТАСС). Финляндские газеты помещают интервью, данное министром иностранных дел Хакселем польским журналистам.

На вопрос по поводу польско-финляндских отношений Хаксель ответил:

«Между Польшей и Финляндией не существует какого-либо противоречия интересов. Это гарантирует продолжение и развитие нашей дружбы. Теперь культурные и экономические отношения между Финляндией и Польшей могут быть еще дальше развиты, чем до сих пор».

На вопрос журналиста, «каковы отношения Финляндии к ее соседям», Хаксель заявил:

«Отношения хорошие. Поскольку это зависит от нас, они такими же останутся, потому что мы хотим только сохранения международного статус кво (существующее положение) в этом уголке мира. Мы стремимся лишь сохранить независимость нашего государства и развить экономическую и культурную жизнь страны. Мы хотим держаться в стороне от всяких международных авантюр и поэтому не желаем присоединяться ни к каким группам государств или их противникам, одно лишь существование которых внушает опасения».

На вопрос журналистов об отношении Финляндии к блоку трех прибалтийских государств (Эстония, Латвия и Литва) Хаксель сказал:

«Финляндия чувствует большую симпатию к прибалтийским странам... Поэтому Финляндия относится доброжелательно ко всему, что способствует успешному развитию этих стран и укрепляет их международное положение».

ПРОТИВОРЕЧИВЫЕ СООБЩЕНИЯ ОБ ИСХОДЕ ПЕРЕГОВОРОВ

ВАРШАВА, 14 августа. (ТАСС). Польская печать пока воздерживается от комментариев по поводу визита Бека в Гельсингфорс, ограничиваясь помещением откликов финляндской и иностранной печати.

ПАРИЖ, 14 августа. (ТАСС). Гельсингфорсский корреспондент «Журналь», отмечая, что поездка Бека в Гельсингфорс совпала с поездкой германского военного министра в Швецию, заявляет, что оба визита доказывают стремления Польши и Германии «заручиться дружбой» скандинавских и балтийских стран, располагающих вместе в случае войны армией в 2 млн. солдат.

Корреспондент указывает, что усилия Бека убедить Финляндию отказаться от участия в предстоящей конференции министров иностранных дел скандинавских стран оказались тщетными.

«Маневры Германии и Польши, направленные к тому, чтобы втянуть Финляндию в антисоветское окружение, — заключает корреспондент, — повидимому, сорвались».

БЕРЛИН, 15 августа. (ТАСС). Варшавский корреспондент «Берлинер тагеблатт» Геррингтаат, один из наиболее осведомленных в польской политике германских обозревателей, отметив, что варшавская печать специально подчеркивает, что «при свиданиях в Гельсингфорсе не было заключено никаких соглашений», добавляет: «Это заявление совершенно верно, поскольку речь идет о письменных соглашениях». При этом он поясняет свою мысль примером польско-германских отношений, которые гораздо шире рамок заключенного между ними в январе 1934 г. «соглашения о ненападении». «Поэтому, — заключает корреспондент, — не следует придавать большое значение отсутствию письменных документов».

Цель миссии Лейт-Росса в Токио

ПОПЫТКИ НОВОГО АНГЛО-ЯПОНСКОГО СГОВОРА

ТОКИО, 14 августа. (ТАСС). По сообщению агентства «Симбун ренго», сегодня английский посол Клайв посетил министра иностранных дел Хирота. Агентство «Симбун ренго» указывает, что британский финансовый эксперт Лейт-Росс, едущий в Китай через Японию, выразил желание встретиться с Хирота.

Агентство сообщает, что Хирота дал согласие на эту встречу.

ПАРИЖ, 14 августа. (ТАСС). «Тан», касаясь в передовой поездки Лейт-Росса на Дальний Восток, подчеркивает, что организация и экономическое развитие Маньчжоу-Го, консолидация новых японских позиций в Северном Китае, содержание вооружений на суше и на море, — все это требует огромных ресурсов, которых Япония, продолжительное время пораженная общим кризисом, у себя в стране не может найти. Вот почему Япония нуждается в помощи, прямой или косвенной, со стороны других держав. Вопрос об оказании такой помощи Японии, как предполагают, и входит в задачи миссии Лейт-Росса, отправившегося сейчас на Дальний Восток в целях установления условий соглашения между Англией и Японией.

Японские круги надеются, что Англия признает японские преимущества на Дальнем Востоке и согласится инвестировать в Китае капиталы под гарантией и контролем Японии.

ШАНХАЙ, 14 августа. (ТАСС). В последние дни японская пресса усиленно распространяет сообщения о займе в пять миллионов фунтов стерлингов, якобы, полученном нанкинским правительством в Лондоне.

Прорыв плотины в Северной Италии

1.000 ЧЕЛОВЕК ПОГИБЛО ПОД ВОДОЙ

ВЕНА, 15 августа. (ТАСС). Австрийские и венгерские газеты сообщают из Рима и Милана подробности катастрофы в Северной Италии близ города Алессандрии.

В результате сильных проливных дождей на искусственном озере при гидростанции в районе гор. Овада (южнее Алессандрии) прорвало плотину. Хлынувшая с огромной силой вода залила несколько сот деревень и небольшие города—Моларе и Каприата. От многих сотен домов не осталось камня на камне. Почти полностью залит водой также город Овада. Разлившаяся вода образовала новое большое озеро между городами Моларе, Овада и Алессандрия, простирающееся на 50 километров в длину и 25 километров в ширину. Среди населения возникла паника. Этому способствовало разрушение гидро-электростанции, вследствие чего весь район остался без света.

По сообщению «Нейе фрейе прессе», из 700 жителей городка Моларе и 250 жителей окрестных деревень не найдено ни одного человека. Среди погибших большинство составляют женщины и дети рабочих и бедных крестьян. Материальные убытки от катастрофы, по весьма осторожным исчислениям, составляют 25 млн лир.

* * *

ЛОНДОН, 15 августа. (Спец. корр. «Правды»). По заявлениям очевидцев, число погибших в результате наводнения в Оваде (Северная Италия) достигает 1.000 человек. Поля покрыты трупами погибших и обломками домов.

Брадинг.

Рабочее движение за рубежом

★ **Забастовка в США.** Почти все 40 тысяч лесопромышленных рабочих тихоокеанского побережья США, бастовавшие в течение трех месяцев, вернулись на работу после того, как предприниматели согласились на 40-часовую рабочую неделю и незначительно увеличили заработную плату.

Продолжают бастовать 1.200 горняков на золотых приисках в Джуно (Аляска). Бастуют 13-ю неделю 4.600 судостроителей в Комдене (штат Нью-Джерси). 600 рабочих-эмалировщиков в Террехоте (штат Индиана) и несколько тысяч рабочих свинцовых и цинковых разработок в Миссури, Канзасе и Оклагоме также продолжают забастовку.

★ **Протест против смертного приговора Рейзлю.** Ромэн Роллан, Андрэ Жид, профессор Ланжевен и бывший министр авиации Пьер Кот отправили австрийскому президенту Микласу телеграмму протеста против смертного приговора, вынесенного австрийским судом рабочему Отто Рейзлю, бывшему социал-демократу, перешедшему в коммунистическую партию.

★ **В защиту Кайзера.** Руководство унитарного профсоюза, об'единяющего 13 тыс. работников муниципальных предприятий Парижа, приняло резолюцию протеста против смертного приговора, вынесенного германским фашистским судом бывшему коммунистическому депутату Альберту Кайзеру. Известный французский писатель Вильдрак, депутат Леба и сенатор Бегуль отправили по этому же поводу телеграмму протеста Гитлеру.

★ **Движение против чрезвычайных декретов во Франции.** 700 железнодорожников устроили на Северном вокзале в Париже демонстрацию протеста против чрезвычайных декретов. Такая же демонстрация железнодорожников состоялась на вокзале Парижской окружной железной дороги и на других вокзалах Парижского района. В Сеннуа (департамент Сены и Уазы) 900 инвалидов войны провели митинг протеста против чрезвычайных декретов.

СМЕРТЬ ГАРОЛЬДА УЕРА

НЬЮ-ЙОРК, 14 августа. (ТАСС). Гарольд Уер, знаток сельского хозяйства, работавший в течение нескольких лет в Советском Союзе в качестве сельскохозяйственного эксперта, погиб во время автомобильной катастрофы близ Гаррисбурга, в штате Пенсильвания.

Иностранная хроника

❋ Во время учебного полета на аэродроме в Кулинове, около Луцка (Польша), упал и разбился планер. Тяжело раненная планеристка Мария Розев по пути в Варшаву скончалась.

❋ 13 августа в Англии были инсценированы воздушные налеты на Портсмут и Саутгамптон. Маневры, которые длились 9 часов, имели целью проверить состояние противовоздушной обороны.

❋ Из тюрьмы в Коронове (Польша) бежали 12 уголовных. Заключенные устроили подкоп из тюремной камеры в церковь, расположенную на территории тюрьмы. Через отверстие в стене церкви бандиты бежали.

❋ В Париж прибыл новый итальянский посол Черрути, бывший до этого итальянским послом в Берлине.

❋ Самолет первого авиационного полка в Гифу (Япония) разбился неподалеку от Тамагага, в префектуре Сидзуока. Летчик спасся, выбросившись с парашютом.

Полярная навигация в разгаре

□ □ □

БЕСЕДА с О. Ю. ШМИДТОМ

□ □ □

Арктическая навигация в разгаре. Более 50 судов находится в плавании в морях Северного ледовитого океана. Они везут грузы для полярных станций и факторий, перебрасывают горногеологические партии, ведут научную работу.

В беседе с сотрудником «Правды» начальник Главного управления Северного морского пути тов. О. Ю. Шмидт подробно рассказал о ходе арктической навигации и работах по хозяйственному освоению Севера.

— Хотя перед судами, совершающими плавание, были поставлены более сложные задачи, чем в предыдущие годы, — сказал О. Ю. Шмидт,—навигация проходит чрезвычайно успешно. Почти все суда опередили свои графики плавания!

Особое внимание привлекают суда, совершающие сквозное плавание по Северному морскому пути с запада на восток и с востока на запад. Идущие с востока сквозные суда «Анадырь» (капитан тов. Миловзоров) и «Сталинград» (капитан тов. Мелехов) с рекордной быстротой прошли из Владивостока через Берингов пролив к устью реки Колымы. Весь этот путь покрыт за 14 дней. Это—новый рекорд полярного плавания.

Быстро выгрузившись в Колыме, оба парохода уже 2 августа были в бухте Тикси—близ устья реки Лены. Там они сейчас бункеруются (нагружаются углем) и ждут распоряжения с ледокола «Ермак», который поможет им пройти самый северный и самый трудный участок их пути—пролив Вилькицкого (между материком Азии и Северной Землей, 78-й градус широты).

Пролив Вилькицкого в этом году представлял серьезное препятствие. Лед в проливе до сих пор еще не вскрылся. Ледокол «Ермак», под руководством начальника экспедиции тов. Бростина и известного капитана В. И. Воронина, форсировал льды в течение нескольких дней и помог пройти проливом ледокольному пароходу «Русанов», который направляется к устью реки Индигирки. Это, кстати сказать, первый случай подвоза грузов крупным пароходом в Индигирский район. На «Русанове» идет большая экспедиция, вернее передовой хозяйственный отряд для освоения этой большой реки.

12 августа «Ермак» провел через пролив 4 парохода, идущие из Мурманска к устью Лены с 10 тысячами тонн грузов для якутских организаций. Третий год совершаются такие экспедиции, имеющие огромное значение для Якутской АССР, где нет железнодорожного транспорта.

Сегодня—завтра «Ермак» поведет через пролив идущие сквозным рейсом с запада пароходы «Ванцетти» (из Ленинграда) и «Искра» (из Мурманска) с грузом для Петропавловска-на-Камчатке и Владивостока.

Прекрасное начало навигации не означает, что все трудности уже преодолены. Получены сведения, что ледовая обстановка в Чукотском море ухудшилась. Тем не менее ледокол «Красин» (начальник экспедиции тов. Дуплицкий, капитан тов. Белоусов) смог обеспечить успешную проводку в устье Колымы трех пароходов с грузами из Владивостока и оказать помощь пароходам «Микоян» и «Красный партизан», которые выгружают разные грузы на нескольких пунктах Чукотского побережья для полярных станций и пушных факторий.

Сейчас «Красный партизан» стоит у мыса Сердце-Камень, где выгружается оборудование большой горногеологической партии, а «Микоян» разгружается у мыса Шмидта.

Успешно проходит и карская операция. Ряд пароходов уже грузится лесом в Игарке: другие пароходы находятся на пути с Диксона в Игарку. Ледоколы «Ленин» и «Литке» обеспечивают проводку судов в Карском море.

Сейчас «Ленин» ожидает у острова Белого подхода следующей группы судов с запада, направляющихся в устья рек Оби и Енисея. «Литке» 11 августа вышел с Диксона во главе группы судов, направляющихся к мысу Челюскин и в устье реки Хатанги. Здесь создается новый полярный центр—возле богатейших залежей каменной соли и предполагаемых месторождений нефти.

Наши славные ледокольные пароходы «Седов» и «Сибиряков», с которыми связаны самые блестящие страницы первых лет освоения Арктики, ведут работу по строительству новых полярных станций и сменяют зимовщиков на существующих. «Седову» удалось подойти к острову Русскому, у северо-западной части Таймырского полуострова, и выгрузить там оборудование для полярной станции. Это—очень важный в навигационном отношении, но крайне трудно доступный район. «Сибиряков» разгружается на острове Уединения, а затем пойдет к Северной Земле, где будет создана новая полярная станция, начальником которой назначен радист-челюскинец тов. Кренкель.

— Быстрое развитие практического мореплавания на Севере требует скорейшего окончания исследовательских работ,—подчеркивает тов. Шмидт.—На ледоколе «Малыгин» гидрографическая экспедиция занята исследованием центральной части Карского моря, где имеется множество островков и отмелей, частью еще не открытых, частью неточно нанесенных на карты.

Наконец, высокоширотная экспедиция Г. А. Ушакова на ледоколе «Садко» ведет трудную и кропотливую работу по изучению «белых пятен» Арктики в районе между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа.

Успешная проводка судов была обеспечена тщательной ледовой разведкой с самолетов. Особенно надо отметить полеты тт. Алексеева и Молоткова и перелет Героя Советского Союза тов. Молокова на остров Врангеля.

Авиация стала мощным средством освоения Севера. Бесперебойно работают регулярные авиолинии по Оби, Енисею и Лене до самых устьев этих рек. Проводится интенсивная работа по уточнению и оборудованию целого ряда новых трасс. Для характеристики темпов освоения Севера достаточно привести два примера.

К 1936 году будет установлено круглогодовое и ежесуточное курсирование самолетов по линии Красноярск—Игарка—Дудинка. Между материком и островом Врангеля самолет будет курсировать каждые 10 дней.

Разумеется, полеты на остров Врангеля, пока еще мало населенный, имеют не только хозяйственное значение. Они позволят точно фиксировать движение льда в Чукотском море и дадут, наконец, ключ к правильному предсказанию ледового режима на этом труднейшем участке Северного морского пути.

Проведенные в этом году зимние полеты тт. Молокова, Водопьянова, Линделя, Галышева и Алексеева доказали, что работа в Арктике зимой вполне по плечу нашим полярным летчикам. Можно утверждать, что арктическая авиация в любое время года сумеет достигнуть любого назначенного пункта. С этими успехами она приходит ко дню авиации.

Тов. О. Ю. Шмидт рассказывает о новом строительстве в Арктике:

— Грузооборот на морях Ледовитого океана достиг таких размеров, что уже нельзя обходиться примитивными портами. В Игарке строится постоянный причал. Начальник политотдела Игарки тов. Остроумова сообщает, с каким энтузиазмом все население заполярного города помогает строительству порта, чтобы закончить его в один год вместо двух. На острове Диксон строится угольная гавань. Один из расположенных вблизи маленьких островков превращается в бетонированную площадку с постоянными причалами и механизированной подачей угля.

Наша радиосеть на Севере, построенная за последние несколько лет, уже доказала свою работоспособность во время спасения челюскинцев. Но этой сети нехватало надежного выхода на материк для связи с Москвой. В нынешнем году введен в эксплоатацию мощный радиоцентр на острове Диксон и строится радиоузел в Якутске.

Разрешение проблемы Северного морского пути, развитие арктической авиации и радиосети создали предпосылки для организованного наступления на все богатства материковой части Северной Азии. Использование природных богатств, хозяйственная и культурная помощь населению получили прочную основу.

— Что же является теперь вашей основной задачей?

— Первое—развитие речного транспорта на реках Северной Азии. Такие огромные реки, как, например, Хатанга и Индигирка, в этом году получили первые суда за всю свою историю. В прошлом году мы освоили судоходство на самой северной из крупных рек — Пясине (Таймырский полуостров), а в этом году по Пясине уже пройдет несколько тысяч тонн груза для индустриального строительства в Норильске.

Пришлось создать свои верфи деревянного судостроения на Оби, Енисее и Лене. Ленская верфь (в Пеледуе) снабжает речным флотом не только Лену, но и Колыму и другие реки Восточной Азии.

Для растущего флота создаются новые источники топлива. Советские рудники на Шпицбергене в этом году перевыполняют программу. Работают Сангарские угольные копи на Лене, ниже Якутска. Реконструируется и расширяется добыча угля в районе Анадыря, а с будущего года начнется эксплоатация тунгусского угля.

Нам предстоит большая работа по оказанию помощи хозяйствам малых народностей Севера. Советская власть окружила эти народы исключительной заботой. Создана сеть культбаз, школ, созданы алфавит и письменность, учебники на всех языках, даже самых малых народностей (ненцев, эвенков, чукчей, коряков, ламутов и др.).

Создав транспорт, мы можем теперь гораздо глубже, чем раньше, продвинуть сеть школ и больниц и гораздо лучше, чем раньше, снабдить население всеми необходимыми товарами.

Освоение Севера, особенно национальных округов и районов, требует прежде всего кадров. Институт народов Севера в Ленинграде, 10-летие которого приближается, готовит руководящих работников национальных районов. Мы же сейчас на местах приступаем к развертыванию профессионального образования, чтобы создать хозяйственно-технические кадры (речные капитаны, мотористы, радисты, инструктора по охоте, зверобойному делу, оленеводству и торговле) из народов Севера.

Уже созданы предпосылки для того, чтобы примитивное хозяйство северных народностей поднять на высшую ступень, технически вооружить его. Моторный, зверобойный и рыболовецкий флот, лучшее оружие и оружейные мастерские для охотников—все это получают сейчас народы Севера.

— Огромную роль в поднятии уровня нашей работы на Севере, — заканчивает О. Ю. Шмидт,—играет политическое управление Северного морского пути с системой политотделов на местах. Мы получаем возможность отобрать проверенных, преданных людей, чтобы обеспечить выполнение указаний товарища Сталина о быстрейшем освоении Севера.

□ □ □ □ □

СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН
БАРЕНЦЕВО МОРЕ
ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЕ МОРЕ
ЧУКОТСКОЕ МОРЕ
ИГАРКА
ЯКУТСК
КАМЧАТКА
ОХОТСКОЕ МОРЕ

ПОЛЯРНАЯ НАВИГАЦИЯ 1935 г. (СОСТОЯНИЕ НА 14-ое АВГУСТА)

ПЕРЕД ДНЕМ АВИАЦИИ

СЛЕТ ОТЛИЧНИКОВ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Лучшие люди авиационной промышленности собрались вчера в зале Краснопресненского районного совета. С обширным докладом, характеризующим рост авиации нашей страны, выступил начальник Главного управления авиационной промышленности тов. Королев.

— Авиационная промышленность,—заявил он,—сделала громадный скачок за последние годы. Достаточно сказать, что скорость самолетов увеличилась за это время вдвое.

Огромная почетная задача стоит перед отличниками, ставшими решающей силой на предприятиях. Они должны культурно работать сами и обучать этому других. Движение отличничества растет. В прошлом году насчитывалось несколько десятков отличников, а в этом году их уже тысячи.

Тов. Королев передал участникам слета привет от тт. Орджоникидзе и Ворошилова и их уверенность в том, что для обороны страны отличники дадут отличную продукцию.

В своих выступлениях участники слета единодушно заверили товарища Сталина, имя которого было встречено бурной овацией, и тт. Орджоникидзе и Ворошилова, что продукция авиационной промышленности должна быть и будет отличной.

—o—

ЛЕНИНГРАД

День авиации будет ознаменован праздниками на двух аэродромах—в Центральном парке культуры и отдыха им. Кирова и в Петергофе. В ночь на 18 августа самолеты сбросят над городом светящиеся ракеты. Большой детский праздник состоится на аэродроме аэроклуба. В Петергофе устраивается праздник морской авиации. Аэроклуб посылает в города и колхозы области две эскадрильи самолетов.

Планеризм стал любимым видом воздушного спорта рабочей молодежи города Ленина. На предприятиях работают 180 кружков. Свыше трех тысяч молодых рабочих и работниц обучается планерному делу в кружках, школах и на планерных станциях. Ко дню авиации заводские кружки Выборгского района выпускают 200 планеристов.

КИЕВ

Группа работниц киевских фабрик по окончании курсов красных санитаров просила Центральный комитет Красного креста Украины обучить их прыжкам с парашютами. Менее чем за два месяца 13 санитарок без отрыва от производства овладели парашютным делом. 18 августа парашютистки-санитарки сделают коллективный прыжок с самолета.

Это — первый отряд санитарок-парашютистов на Украине. Такой же отряд санитаров-парашютистов Красный крест Украины организует в Днепропетровске.

ХАРЬКОВ

В день авиации открывается аэродром Харьковского аэроклуба. Сюда на праздник соберется около 50 тысяч трудящихся Харькова. Клуб получит два новых 3-местных самолета «У-2».

В районы и колхозы области направляются 7 самолетов, которые будут сбрасывать парашютистов и катать колхозников, отлично работавших на уборке и молотьбе.

Во всех городах области 17 августа проводятся торжественные пленумы городских советов.

МЕТАЛЛ ЗА 13 АВГУСТА

(в тысячах тонн)

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	36,0	35,1	97,5
СТАЛЬ	36,0	33,9	94,1
ПРОКАТ	25,0	22,3	89,1

УГОЛЬ

(в тысячах тонн)

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ за 12 августа	272,8	246,8	90,5
ПО ДОНБАССУ за 13 августа	199,3	180,2	90,4

ТОРФ

С начала сезона по 13 августа включительно в тыс. тонн.

	План.	Выполн.	% плана.
Добыча	11.529,7	10.637,6	92,3
Высушено и убрано	6.967,6	5.994,4	86,0

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

14 августа.

ДОРОГИ.	Начальники дорог.	Процент выполнения плана погрузки.	Выполнение норм обмена вагон. в %: Принято со соседних дорог.	Выполнение норм обмена вагон. в %: Сдано соседн. дорогам.	Процент обеспечения вагонами.
Уссурийская	Лемберг	92	120	300	122
Окружная	Шрамко	128	101	106	112
Курская	Дьяков	127	108	105	128
Оренбургская	Подшивалин	176	115	95	175
Азово-Черном.	Осипов	123	98	99	115
Северокавказ.	Маевский	99	116	105	119
Кировская	Ледник	111	86	105	104
Казанская	Кучмин	108	93	102	107
Октябрьская	Синев	114	104	95	117
Южная	Шушков	122	100	106	132
Закавказская	Розенцвейг	108	122	90	128
М.-Бел.-Балт.	Русанов	101	111	115	135
Ряз.-Уральская	Кавтарадзе	118	99	94	113
Донецкая	Левченко	104	96	97	109
Юго-Западная	Зорин	113	96	96	125
Омская	Уланов	110	103	80	114
Екатерининск.	Билик	102	88	102	114
Средневзиатск.	Прокофьев	116	88	139	165
Москва—Донб.	Емшанов	96	98	94	111
Пермская	Шахгильдян	102	62	99	107
Восточносиб.	Голышев	112	85	88	116
Турксиб	Четвергов	119	117	93	160
Северная	Амосов	105	101	89	127
Западная	Жуков	85	105	102	124
Юго-Восточная	Житков	102	92	95	126
Забайкальская	Друснис	95	81	93	107
Сам.-Златоуст.	Ковылкин	102	94	96	141
Томская	Миронов	90	79	85	111
Южно-Уральск.	Князев	100	91	84	135

Погружено всего: 74.037 ваг. 105,8
Разгружено » 70.000 »



Команда Центрального аэроклуба имени тов. Косарева, участвовавшая в первом всесоюзном слете парашютистов (слева направо): тт. Полосухин П. П., Гладков М. Я., Степанов Ф. М., Щукин С. И., Иванов Т. П. и инструктор-укладчик Расторгуев В. С. Фото Б. Вдовенко.

«ПРЕКРАСНОЕ БУДУЩЕЕ РАСКРЫВАЕТСЯ ПЕРЕД НАШИМИ ДЕТЬМИ»

Письмо рабочих Сталинградского тракторного завода товарищу Сталину

СТАЛИНГРАД, 15 августа. (ТАСС). На крупнейших предприятиях Сталинграда — Тракторном заводе, «Красном Октябре» и заводе № 91 — к установленному правительством сроку построены прекрасные школы-дворцы. Комиссия краевого исполнительного комитета и городского совета, принимавшая школы, дала строительству отличную оценку. Делясь своей радостью, строители школы, рабочие, инженерно-технические работники и руководители Сталинградского тракторного завода, в письме товарищу Сталину сообщают, что здание новой школы их завода — лучшее в Сталинграде. Это — настоящий дворец, где все, начиная от дверной ручки и кончая школьным оборудованием, изящно, красиво и прочно.

Обращаясь к товарищу Сталину, рабочие Тракторного завода пишут: «Спасибо за прекрасное будущее, которое раскрывается перед нашими детьми благодаря грандиозным победам социализма, одержанным под твоим мудрым руководством».

—o—

ШКОЛЬНЫЕ БАЗАРЫ

В конце августа во всех крупных городах и рабочих центрах Союза будут устроены специальные школьные базары. Для них выделяются разнообразные детские товары: готовое платье, обувь, трикотаж, литература, писчебумажные товары, комплекты подарков к школьным праздникам.

В Москве 20 августа откроются детские базары в здании бывш. ГУМ, в Петровском пассаже и на Зацепском рынке; 25 августа—специальные уголки школьников в трех крупнейших универмагах потребительской кооперации—во Фрунзенском, Сталинском и Кировском районах.

—o—

ПРИЕМ В ЧЕСТЬ ДЕЛЕГАТОВ ФИЗИОЛОГИЧЕСКОГО КОНГРЕССА

ЛЕНИНГРАД, 15 августа. (Корр. «Правды»). Сегодня вечером Ленинградский совет устроил в бывшем Екатерининском дворце, в Детском Селе, торжественный прием в честь делегатов XV международного конгресса физиологов. На приеме присутствовало около двух тысяч человек,—все делегаты конгресса, среди них крупнейшие физиологи мира—акад. И. П. Павлов, профессора Ляпик, Хилл, Иордан, Франк и другие, председатель Ленинградского совета тов. Кодацкий, председатель Ленинградского областного исполнительного комитета тов. Струппе, писатели и другие.

—o—

АШХАБАД—МОСКВА НА КОНЯХ

КРАСИЛЬНИКОВО, 15 августа. (Спец. корр. «Правды»). Всадники, совершающие пробег по маршруту Ашхабад—Москва, 14 августа вечером прибыли на дневку к ст. Ясаково, Московско-Казанской жел. дор. Кони в отличном состоянии. В дальнейший путь к Москве выступаем 16 августа.

Соколов.

ОТОВСЮДУ

(От корреспондентов «Правды» и ТАСС)

Театры юного зрителя организованы в Симферополе, Челябинске, Сталинабаде и Пензе.

Зеленый театр строится в днепропетровском парке им. Шевченко. Театр расположен в березовой роще. Сценическая площадка может вместить 1.000 человек. Театр откроется 22 августа — в день созыва слета ударников передовых колхозов области.

На борту ледокола «Ленин» состоялась товарищеская встреча с моряками иностранного парохода, который доставил «Ленину» уголь. Гостям был показан кинофильм «Чапаев».

На вершину Эльбруса взошли 65 студентов днепропетровских втузов. В числе взошедших — 13 девушек.

Группа голландских туристов прибыла в Ленинградский порт. Из Ленинграда экскурсия направляется в Москву.

ЗАКОНЧИЛСЯ СЛЕТ ПАРАШЮТИСТОВ

Первый всесоюзный слет парашютистов закончен. В течение недели 148 лучших парашютистов страны демонстрировали на Тушинском аэродроме высокие достижения советского парашютизма. Они сделали 785 прыжков, в том числе — 46 групповых, 258 затяжных и 29 ночных. За время слета не было ни одного случая отказа действия парашюта и ни одного несчастного случая при приземлении парашютистов.

Вчера в Зеленом театре Центрального парка культуры и отдыха на многотысячном собрании московских комсомольцев, планеристов и парашютистов были об'явлены итоги слета. Из 21 команды парашютистов, участвовавших в слете, первенство завоевала команда Центрального аэроклуба, показавшая лучшие результаты по точности приземления, затяжке и по спортивно-парашютной игре.

Все победители слета награждены грамотами и ценными подарками. За заслуги в парашютном деле парашютистам Аминтаеву, Бабицкому и Ефимову, совершившим более 100 прыжков, присвоено звание мастеров.

Участников слета приветствовали тт. Косарев и Шверник. Собрание послало приветствие VII конгрессу Коминтерна, товарищам Сталину, Ворошилову и Хрущеву.

ЦК ВЛКСМ и Центральный совет Осоавиахима приняли решение о созыве II всесоюзного слета парашютистов в августе—сентябре 1936 года.

—o—

ПОБЕДА ЗЕРНОСОВХОЗОВ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА

ПЯТИГОРСК, 15 августа. (Корр. «Правды»). Зерновые совхозы Северокавказского зернотреста окончили уборку и полностью выполнили годовой план хлебосдачи.

Комбайнами убрано 97,7 проц. посевов.

—o—

МИЛЛИОН ЦЕНТНЕРОВ САХАРА СВЕРХ ПЛАНА

Вчера в Москве открылось третье всесоюзное совещание работников сахарной промышленности. На совещании присутствуют 450 делегатов — директора, инженеры и техники сахарных заводов. Совещание продлится четыре дня и обсудит вопросы подготовки к сезону 1935 года, организации рентабельной и прибыльной работы.

План 1934 года сахарная промышленность выполнила с превышением, выработав свыше 14 млн центнеров сахара. В этом году она должна дать по плану 14.500 тыс. центнеров. Совещание проходит под лозунгом — «Дать стране в 1935 г. сверх плана 1 млн центнеров сахара». (ТАСС).

—o—

ПЕРЕДАЧА ИЗОБРАЖЕНИЙ НА РАССТОЯНИЕ

ЛЕНИНГРАД, 15 августа. (ТАСС). В лаборатории Института телемеханики и телевидения изготовляется комплект первой по своей мощности в Советском Союзе телевизорной установки. Она предназначена для десятикиловаттной радиостанции, которая будет установлена в Москве.

—o—

Три месяца работы метро

В клубе имени Октябрьской революции 14 и 15 августа происходила первая профсоюзная конференция работников Московского метрополитена имени Л. М. Кагановича.

Как сообщил на конференции начальник метрополитена тов. А. А. Петриковский, с 15 мая по 14 августа включительно поезда метро перевезли 14.807.000 пассажиров. Сейчас подземные поезда в среднем перевозят ежедневно 145—147 тысяч человек, а в выходные дни — до 190 тысяч человек.

Вчера вечером на конференции выступил тов. Н. С. Хрущев, встреченный продолжительными аплодисментами. Он подробно остановился на задачах, стоящих перед работниками метрополитена.

Конференция избрала городской комитет работников метрополитена профсоюза рабочих железных дорог центра в количестве 31 человека. Бурными аплодисментами встретили делегаты предложение — избрать в состав горкома тт. Л. М. Кагановича и Н. С. Хрущева.

В СОВНАРКОМЕ СОЮЗА ССР

Совет Народных Комиссаров Союза ССР назначил тов. Ульянова Александра Федоровича торговым представителем Союза ССР в Австрии, освободив его от обязанностей торгового представителя Союза ССР в Латвии.

Торговым представителем Союза ССР в Латвии Совет Народных Комиссаров Союза ССР назначил тов. Часовенного Семена Ивановича.

Совнарком Союза ССР назначил тов. Астахова Георгия Александровича Уполномоченным Наркоминдела при Правительстве ЗСФСР, освободив от этих обязанностей тов. Скобелева Матвея Ивановича. (ТАСС).

—o—

ПЯТНАДЦАТИЛЕТИЕ КОММУНЫ ИМЕНИ ЛЕНИНА

СИНЕЛЬНИКОВО, 15 августа. (ТАСС). Сегодня на праздник пятнадцатилетия коммуны имени Ленина приехали 350 гостей — лучших ударников колхозов Днепропетровщины. Прибыли также секретарь областного комитета партии тов. Хатаевич, председатель областного исполнительного комитета тов. Гаврилов, первый председатель коммуны, ныне директор совхоза им. Буденного тов. Шестовский, представители Народного комиссариата земледелия и др. Коммунары получили приветственную телеграмму от председателя ВУЦИК тов. Г. И. Петровского.

Праздник открылся в летнем театре коммуны торжественным митингом, на котором были подведены итоги успешной борьбы и побед коммунаров. За 15 лет годовой доход коммуны возрос с 42 тысяч рублей в 1920 году до 1.870 тысяч рублей в 1935 году. Коммуна имени Ленина — образец выполнения обязательств перед государством.

Зажиточная жизнь повлекла за собой и культурный рост коммунаров. Первые ассигнования из новых доходов они направили на строительство школы-семилетки и специального здания для зоотехникума. За прошлые годы коммунары построили кино, радиофицировали свое село. 60 коммунаров имеют среднее и высшее образование. На 275 дворов выписывается 620 экз. различных газет.

Празднества в коммуне продолжались весь день. На коммунаровском ипподроме были устроены бега лучших рысаков.

—o—

УПРАВЛЯЕМЫЙ ПАРАШЮТ

На-днях на Тушинском аэродроме произведено опробование нового усовершенствованного парашюта, дающего возможность парашютисту регулировать скорость спуска и место приземления. Испытания дали прекрасные результаты. Парашютист, отделившись от самолета, развивал скорость падения до 35 метров в секунду. По мере снижения эта скорость уменьшалась и у самой земли была доведена до нормальной.

Усовершенствованный парашют сводит почти к нулю силу динамического удара, который бывает после затяжного прыжка. Точность приземления с новым парашютом исключительная.

Вся система нового парашюта управляется центральной стропой, один конец которой соединен с куполом, а другой — прикреплен к поясу парашютиста.

Прыгнув с самолета, парашютист открывает парашют, который в этот момент представляет собой вытянутую «колбаску»; приближаясь к земле, парашютист постепенно уменьшает скорость падения, и парашют принимает нормальную форму купола.

—o—

«СОКРОВИЩА ПОГИБШИХ КОРАБЛЕЙ»

ЛЕНИНГРАД, 15 августа. (Корр. «Правды»). Сегодня на кинофабрике «Ленфильм» с участием начальника Экспедиции подводных работ особого назначения Ф. И. Крылова состоялся первый просмотр большой художественной картины «Сокровища погибших кораблей». Группа киноработников во главе с режиссером Браун в течение трех месяцев работала на Юге, в Балаклаве. Впервые советская кинематография производила подводные с'емки. В картине заснята работа водолазов под водой.

В середине сентября «Сокровища погибших кораблей» будут показаны на экранах кино.

А. А. ЯБЛОНСКИЙ

Умер Адам Адамович Яблонский, старый революционер, испытанный боец на фронте большевистской печати, один из старейших работников Телеграфного агентства Советского Союза, член ВКП(б) с 1906 года. Из рядов большевиков-журналистов ушел человек, который, находясь на ответственных постах, порученных ему партией и советской властью, положил много трудов для дела защиты и строительства социализма в нашей стране.

Родившись в 1883 году, он с юношеских лет вступил на путь революционной борьбы. В период революции 1905 года, будучи студентом Института гражданских инженеров, он активно участвовал в студенческом революционном движении и забастовках, был за это исключен из института и подвергся административной высылке. В годы реакции тов. Яблонский активно участвовал в революционной работе среди польских рабочих в Петербурге. В 1917—18 гг. тов. Яблонский активно борется в Петрограде с польской контрреволюционной военщиной. После Октябрьской революции А. А. Яблонский был комиссаром Высшей военной инспекции, начальником политотдела Всевобуча и начальником политотдела армии на Западном фронте в 1920 г. В 1921—22 г. тов. Яблонский работает управляющим делами ВЦИК.

С 1922 года началась журналистская деятельность А. А. Яблонского. Он является редактором «Брянского рабочего», «Красного воина», зам. редактора «Красной звезды», а затем, с 1927 по 1930 год, он—руководитель Российского телеграфного агентства (Роста). С 1930 года тов. Яблонский работал корреспондентом ТАСС в Турции. На всех постах, на которые его назначала партия, он вкладывал в свою работу подлинную большевистскую страстность, деловитость, инициативу. И таким он останется в памяти у нас и у всех знавших его.

Прощай, дорогой товарищ!

Калинин М. И., Уншлихт, Долецкий, Иоффе С., Ленгва, Буднювич С., Буднювич В., Рогачев, Комаровский, Матушевский, Сольц, Менкес, Наги, Варман, Соловьев.

—o—

ПАМЯТИ С. И. СТЕПАНОВА

В лице С. И. Степанова партия потеряла одного из тех пролетариев-большевиков, которые на самой заре сознательной борьбы рабочего класса России сразу избрали правильную дорогу и никогда с этой дороги не сворачивали. Партия потеряла в лице С. И. одного из тех сознательных рабочих, которые в первых марксистских кружках твердо усвоили учение Маркса—Энгельса, твердо усвоили и путь к осуществлению этого учения в условиях царской России, начертанный В. И. Лениным в первом его произведении «Что такое друзья народа».

В лице С. И. партия потеряла одного из тех революционеров, которые сразу поняли основную мысль великого Ленина о необходимости создания партии нового типа для руководства грядущей революцией. Эту мысль С. И. не только усвоил сам, но проводил ее в жизнь в тульской организации еще задолго до II с'езда нашей партии.

На II с'езде С. И. был в числе четырех рабочих-делегатов, которые сразу, без колебаний встали на позицию Ленина и вместе с ним организовали первую группу большевиков.

Начиная со II с'езда С. И. был всегда в первых шеренгах нашей большевистской партии. Его беззаветная преданность партии и пролетариату, его стойкость в борьбе за партийную линию, его непримиримость ко всякого рода уклонам немало способствовали полному торжеству дела Ленина—Сталина.

Это был чуткий, славный товарищ, хороший человек.

Участники II с'езда: Н. К. Крупская, Землячка, П. А. Красиков, А. В. Шотман, Д. И. Ульянов, М. Н. Лядов.

* * *

Комиссия по похоронам тов. Сергея Ивановича Степанова извещает, что в 11 час. ночи 15-го августа 1935 г. состоялась кремация тела тов. С. И. Степанова.

Урна с прахом Сергея Ивановича Степанова установлена в Белом зале Моссовета.

Доступ к урне 16-го августа 1935 г. с 11 часов утра до 4 час. вечера.

Вынос урны из Белого зала Моссовета состоится в 5 час. 30 мин. веч. 16-го августа на Ново-Девичье кладбище.

—o—

ПУТИНА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

ХАБАРОВСК, 15 августа. (ТАСС). На 11 августа в крае выловлено свыше 900 тысяч центнеров рыбы — 52 проц. квартального плана. Рыба идет хорошо. На северно-приморских промыслах ловится сельдь иваси, у западных берегов Камчатки начался ход кижуча (рыба—из семейства лососевых).

ПРОИСШЕСТВИЯ

* **Убийство жены.** Вчера, около 11 часов утра, в доме № 22 по 2-й Мещанской улице (Москва) художник Б. Н. Чистяков убил ножом свою жену К. А. Чистякову. Убийца арестован.

* **Несчастные случаи.** Возле дома № 5, по Садово-Сухаревской улице (Москва), грузовик № 45-39, принадлежащий 2-й автобазе «Союзтранса», сшиб внезапно сошедшего с тротуара 64-летнего врача Г. Г. Вейсмана. Не приходя в сознание, Вейсман скончался. Труп отправлен в институт имени Склифасовского.

Вчера же на Комсомольской площади попал под колеса трамвая соскакивавший на ходу из трамвайного вагона линии № 4 приезжий из Киева Б. Е. Бейдер. Пострадавший отправлен в больницу.

* **Жертвы безнадзорности.** Вчера из Москва-реки против дома № 85 по Средне-Кожуховской улице извлечены утонувшие во время купанья 9-летний мальчик Р. Темнюк и 4-летняя девочка В. Жильцова.

Фрунзенский райком ВКП(б) с глубоким прискорбием извещает о смерти старейшего большевика, активного члена районной парторганизации, председателя областного суда

Сергея Ивановича СТЕПАНОВА,

последовавшей 14 августа с. г.

Президиум, коллектив сотрудников, партийные и общественные организации Московского областного суда выражают свою глубокую скорбь по случаю безвременной кончины своего горячо любимого руководителя и товарища, председателя Московского областного суда

Сергея Ивановича СТЕПАНОВА,

последовавшей 14 августа.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ СОЮЗА РАБОТНИКОВ СУДА И ПРОКУРАТУРЫ с глубоким прискорбием извещает о смерти председателя Мособлсуда

Сергея Ивановича СТЕПАНОВА,

последовавшей 14 августа.

ТЕЛЕГРАФНОЕ АГЕНТСТВО СОЮЗА ССР (ТАСС) с глубоким прискорбием извещает о смерти одного из своих старейших работников, старого члена ВКП(б)

тов. ЯБЛОНСКОГО Адама Адамовича,

последовавшей после тяжелой и продолжительной болезни 15 августа 1935 года.

Гражданская панихида и кремация состоится 16 августа 1935 года, в 17 с половиной часов.

Уполномоч. Главлита № В—27813 Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 671.